EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.11.19.
COM(2024) 538 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az európai szén-dioxid-piac 2023. évi működéséről

{SWD(2024) 264 final}

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés 2
2. Az EU ETS aktuális helyzete 3
   2.1. Hatály és alkalmazási kör 3
   2.2. ETS2 – az épület-, közúti közlekedési és további ágazatokra vonatkozó új kibocsátáskereskedelmi rendszer 4
   2.3. Szociális Klímaalap 4
3. Kibocsátási összkvóta 6
4. A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése 9
5. A kibocsátási egységek ingyenes kiosztása 11
   5.1. Az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus 13
   5.2. A CBAM-ágazatok által az EU-ban exportra előállított áruk kibocsátásáthelyezési kockázata 14
6. Az uniós szén-dioxid-piac 17
   6.1. A kereslet és a kínálat egyensúlyba hozása 17
   6.2. Önkéntes törlés 18
   6.3. Piacfelügyelet 19
7. Kibocsátási tendenciák 22
8. Az EU ETS-ből származó bevételek 26
   8.1. A közvetett költségekhez nyújtott támogatások 30
   8.2. EU ETS Innovációs Alap 33
   8.3. EU ETS Modernizációs Alap 36
   8.4. EU ETS Dekarbonizációs Alap Görögország számára 38
9. Légi közlekedés 39
10. Tengeri közlekedés 43
11. Az EU ETS végrehajtási kerete 45
   11.1. A kibocsátás nyomon követése és jelentése 45
   11.2. Hitelesítés és akkreditálás 48
   11.3. Útmutató dokumentumok 49
   11.4. Illetékes nemzeti hatóságok 49
   11.5. Az EU ETS-nek való megfelelés 50
12. Az EU ETS az EU éghajlat-politikai és energiaügyi irányítása összefüggésében 52
13. Kapcsolat az EU ETS és a svájci ETS között 53
14. Összefoglalás 58

1. Bevezetés

Az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszere (a továbbiakban: EU ETS) az uniós éghajlat-politika sarokköve, amelyet a kibocsátások költséghatékony csökkentése érdekében alakítottak ki. Összkvótát és árat állapít meg az európai energia-, ipari, tengeri közlekedési és légi közlekedési ágazatból származó kibocsátásokra, amelyek az EU teljes kibocsátásának mintegy 40 %-át teszik ki.

Az összkvóta biztosítja, hogy a kibocsátások idővel csökkenjenek, a piac által meghatározott szén-dioxid-ár
pedig arra ösztönzi a vállalatokat, hogy csökkentsék a kibocsátásokat azokon a területeken, ahol ez a legkevesebbe kerül. A szén-dioxid-ár meghatározza azt a bevételt is, amelyet az EU ETS az éghajlat-politikai fellépésbe és az energetikai átalakulásba történő beruházások céljára generál.

2005-ös elindulása óta az EU ETS elősegítette a villamosenergia- és hőtermelésből és az ipari termelésből származó kibocsátás 47 %-os csökkentését[1], miközben árverésből több mint 200 milliárd EUR bevételt termelt.

2023-ban az ezen ágazatokból származó kibocsátások éves szinten az eddigi legnagyobb mértékben, 2022-höz képest 16,5 %-kal csökkentek, ami nagyrészt a megújuló energiaforrások villamosenergia-ágazatban való gyorsított elterjedésének tudható be, amelyet a tartósan erőteljes szén-dioxid-árjelzés segített elő.

Az EU ETS által 2023-ban generált közel 44 milliárd EUR összbevétel elsősorban a tagállamok költségvetésébe folyt be, de az Innovációs és a Modernizációs Alapba, valamint a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz REPowerEU tervre vonatkozó költségvetésébe is[2].

További erőfeszítésekre van azonban szükség mind a kibocsátások csökkentése, mind az uniós gazdaságnak az európai klímarendelet[3] céljaival és az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel összhangban történő átalakítása érdekében. A 2050-re teljesítendő klímasemlegesség felé vezető úton az EU elkötelezte magát amellett, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti a kibocsátást. E célból az „Irány az 55 %!” reformcsomag részeként 2023-ban felülvizsgálták az EU ETS-t. A felülvizsgált rendszer teljes mértékben hatályos, és a Bizottság és a tagállamok már dolgoznak annak végrehajtásán.

---

[1] Az Egyesült Királyság nélküli, Észak-Írország esetében pedig csak a villamosenergia-ágazatot magában foglaló, a villamosenergia- és ipari ágazat létesítményeiből származó, az ETS hatálya alá tartozó, 2023. évi kibocsátás az azonos körű, 2005. évi kibocsátás kiigazított értékéhez viszonyítva. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség ETS adatmegtekintő alkalmazása alapján, a kivonat 2024. augusztus 20-án készült.

[2] További információkért lásd a Bizottság The Recovery and Resilience Facility (A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz) és a REPowerEU - Affordable, secure and sustainable energy for Europe (REPowerEU – Megfizethető, biztonságos és fenntartható energia Európa számára) honlapját.

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

Ez a jelentés számba veszi az EU ETS 2023. évi és 2024. első félévi működését – a 2023. évi felülvizsgálat végrehajtásával együtt. Összefoglalja a Bizottság jogalkotási munkáját, naprakész áttekintést nyújt a rendszer keretének fő elemeiről, és összesíti az éves fejleményeket, például a kibocsátás és az árverésből származó bevételek tendenciáit.

A jelentést az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv (2003/87/EK irányelv)[4] 10. cikkének (5) bekezdésével és 21. cikkének (2) bekezdésével összhangban fogadták el. Nagyrészt az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből, az európai uniós ügyleti jegyzőkönyvből (a továbbiakban: EUTL) és a tagállamok által benyújtott jelentésekből származó adatokon alapul.

A jelentést bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri (Technikai információ).

2. Az EU ETS aktuális helyzete

2.1. Hatály és alkalmazási kör

Az EU ETS mind a 27 uniós tagállamban, valamint Izlandon, Liechtensteinben és Norvégiában, továbbá az észak-írországi villamosenergia-termelő létesítményekre alkalmazandó[5]. 2020 januárjától az EU ETS Svájc kibocsátáskereskedelmi rendszerével (a továbbiakban: svájci ETS) is össze van kapcsolva.

2023-ig az EU ETS hatálya az európai villamosenergia- és hőtermelő erőművekből és gyártóüzemekből, valamint az Európai Gazdasági Térség (EGT) repülőterei között, továbbá az EGT-ből Svájcba és az Egyesült Királyságba közlekedő légijármű-üzemeltetőktől származó kibocsátásokra terjedt ki.

2024. január 1-jétől az EU-nak a tengeri közlekedésből származó CO_2-(szén-dioxid-)kibocsátásból való méltányos részesedése is bekerült az EU ETS-be (lásd a 10. fejezetet). Az EU ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztése minden olyan kibocsátásra kiterjed, amely két EGT-kikötő között, illetve akkor keletkezik, amikor a hajók EGT-kikötőkben tartózkodnak, valamint az EGT-n kívül induló vagy az EGT-n kívülre érkező utakból származó kibocsátásoknak csak a felére.

2024. január 1-jétől a települési hulladékot égető létesítményeknek nyomon kell követniük és jelenteniük kell kibocsátásaikat az EU ETS keretében. Nem kötelesek azonban kibocsátási egységeket leadni a kibocsátásukért. 2026-ban a Bizottság értékelni fogja az EU ETS hatályának a településihulladék-égetésből származó kibocsátásokra, valamint az egyéb hulladékgazdálkodási folyamatokból, például a hulladéklerakásból származó kibocsátásokra való kiterjesztésének megvalósíthatóságát. Addig is a hulladékkezelésből származó

[4] 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.).

[5] Az Egyesült Királyság Európai Unióból történő kilépéséről szóló megállapodás Írországról/Észak-Írországról szóló jegyzőkönyve szerint.

kibocsátásokra a közös kötelezettségvállalási rendelet ((EU) 2018/842 rendelet)[6] szerinti nemzeti csökkentési célok vonatkoznak.

Az EU ETS-ben (2023-ban) részt vevő létesítményekre és légijármű-üzemeltetőkre vonatkozó információk a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum I. szakaszában találhatók.

2.2. ETS2 – az épület-, közúti közlekedési és további ágazatokra vonatkozó új kibocsátáskereskedelmi rendszer

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatának részeként új és különálló kibocsátáskereskedelmi rendszert hoztak létre az épületekben, a közúti közlekedésben és további ágazatokban történő tüzelőanyag-égetésből származó kibocsátások tekintetében (ETS2). Bár ez a meglévő EU ETS-hez hasonló, fix összkvótás kereskedési rendszer lesz, az ETS2 az upstream kibocsátásokra fog kiterjedni. Ez azt jelenti, hogy az üzemanyag-forgalmazóknak nyomon kell követniük és jelenteniük kell az ETS2 hatálya alá tartozó ágazatokban szabad forgalomba bocsátott üzemanyag-mennyiségeket, valamint meg kell vásárolniuk és le kell adniuk a megfelelő kibocsátásokra vonatkozó kibocsátási egységeket. Az ETS2 hatálya alá tartozó jogalanyoknak 2025. január 1-jétől üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedéllyel, valamint éves kibocsátásuk nyomon követésére és jelentésére irányuló, jóváhagyott nyomonkövetési tervvel kell rendelkezniük. A kibocsátási egységek leadására vonatkozó kötelezettség 2027-ben kezdődik (vagy 2028-ban, ha 2026-ban rendkívül magasak a gáz- vagy az olajárak).

Az ETS2 hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyokra vonatkozó nyomonkövetési és jelentési követelményeket a nyomon követésről és jelentésről szóló, 2023. október 17-én elfogadott felülvizsgált rendelet ((EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet)[7] részletezi. A Bizottság a felülvizsgált rendeletre vonatkozó útmutatót is közzétett[8].

2.3. Szociális Klímaalap

A Szociális Klímaalapot (SCF) az ETS2 mellett hozták létre[9] azzal a céllal, hogy finanszírozást biztosítson a tagállamok számára a legkiszolgáltatottabb csoportoknak, például az energia-

[6] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19.).

[7] A Bizottság (EU) 2023/2122 végrehajtási rendelete (2023. október 17.) az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendeletnek az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti nyomon követésének és jelentésének naprakésszé tétele tekintetében történő módosításáról (HL L, 2023/2122, 2023.10.18.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[8] További információkért lásd a Bizottság honlapját ETS2:buildings, road transport and additional sectors (ETS2: épület-, közúti közlekedési és további ágazatok).

[9] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/955 rendelete (2023. május 10.) a Szociális Klímaalap létrehozásáról és az (EU) 2021/1060 rendelet módosításáról (HL L 130., 2023.5.16.).

vagy közlekedési szegénységben élő háztartásoknak a zöld átállásban való támogatásához[10]. Az alap 2026–2032 között 65 milliárd EUR-t bocsát rendelkezésre, amelyet kezdetben az ETS2 kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó külső címzett bevételekből, valamint a meglévő EU ETS-ből származó 50 millió kibocsátási egység árverés útján történő értékesítéséből finanszíroznak. Ezt a költségvetést allokációs kulcs szerint osztják el a tagállamok között. A tagállamok a Szociális Klímaalapból részükre juttatott forrásokat a nemzeti szociális klímatervükkel összhangban fogják elkölteni. A tervekhez való kötelező 25 %-os tagállami hozzájárulást is számítva a Szociális Klímaalap legalább 86,7 milliárd EUR-t mozgósít majd.

A tagállamoknak 2025. június 30-ig kell benyújtaniuk tervüket a Bizottságnak. A terveknek elemzést kell tartalmazniuk az ETS2 kiszolgáltatott csoportokra gyakorolt várható hatásairól. E hatások enyhítése érdekében a terveknek strukturális intézkedéseket és beruházásokat kell meghatározniuk az energiahatékonyság és az épületek felújítása, a tiszta fűtés és hűtés, valamint a megújuló energia integrálása, továbbá a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitási megoldások – többek között a tömegközlekedés – terén. A tagállamoknak lehetőségük lesz arra is, hogy a Szociális Klímalappal összefüggő költségvetésük egy részét ideiglenes közvetlen jövedelemtámogatásra fordítsák.

A Bizottság és a tagállamok megteszik a megfelelő lépéseket a Szociális Klímaalap végrehajtása érdekében. A hatékonyabb együttműködés céljából a Bizottság az éghajlat-politikával foglalkozó szakértői csoport keretében létrehozott egy Szociális Klímaalappal foglalkozó formációt (CCEG-SCF). A CCEG-SCF-en keresztül a Bizottság információcserét indított az alapból finanszírozható költséghatékony intézkedésekkel és beruházásokkal kapcsolatos bevált gyakorlatokról, valamint a tervekről folytatott nyilvános konzultációról. A Bizottság emellett 10 tagállamot közvetlenül támogat terveik elkészítésében a Technikai Támogatási Eszköz révén[11].

Ezzel párhuzamosan a Bizottság útmutatót dolgoz ki arra vonatkozóan, hogy miként kell alkalmazni a jelentős károkozás elkerülését célzó elvet a Szociális Klímaalap által finanszírozott intézkedésekre és beruházásokra. A jelentős károkozás elkerülését célzó elvvel összhangban a Szociális Klímaalap csak olyan intézkedéseket és beruházásokat támogathat, amelyek a taxonómiai rendelet ((EU) 2020/852 rendelet)[12] 17. cikke értelmében nem sértik jelentősen a környezetvédelmi célkitűzések egyikét sem. E célkitűzések: az éghajlatváltozás mérséklése, az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a vízi és tengeri erőforrások fenntartható használata és védelme, a körforgásos gazdaság, a szennyezés megelőzése és csökkentése, valamint a biológiai sokféleség és az ökoszisztémák védelme és helyreállítása.

[10] További információkért lásd a Bizottság Social Climate Fund (Szociális Klímaalap) honlapját.

[11] A tíz tagállam: Belgium, Csehország, Dánia, Görögország, Finnország, Horvátország, Litvánia, Lettország, Románia és Szlovákia.

[12] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/852 rendelete (2020. június 18.) a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról (HL L 198., 2020.6.22.).

A jelentős károkozás elkerüléséről szóló útmutató tervezetét két hónapos nyilvános konzultációra terjesztették elő, amely 2024 júniusától 2024 augusztusáig tartott[13]. Ezt az útmutatót a Szociális Klímaalapra és a szociális klímatervekre vonatkozó általános útmutatóval (SCF-útmutató) együtt majd az új Bizottság fogadja el és teszi közzé. Ezzel egyidejűleg a Bizottság nyomon követi a tagállamok Szociális Klímaalaphoz kapcsolódó kérdéseit.

3. Kibocsátási összkvóta

Az EU ETS szerinti összkvóta meghatározza a szabályozott jogalanyok által az egy kereskedési szakaszban kibocsátható legnagyobb abszolút mennyiséget. Az adott időszakra kiadott kibocsátási egységek számát jelenti, ahol egy kibocsátási egység egy tonna CO_2eq (szén-dioxid-egyenérték) kibocsátásnak felel meg. Az összkvóta évente csökken, hogy az EU teljesítse átfogó kibocsátáscsökkentési célértékét. Ez az EU ETS-be tartozó vállalatok számára is bizonyosságot nyújt a kibocsátásiegység-kínálat várható szűkösségével kapcsolatban.

Külön összkvóta-számításokat kell alkalmazni a villamosenergia- és hőtermelésből, az ipari termelésből és a tengeri közlekedésből, illetve az EU ETS hatálya alá tartozó légi közlekedésből származó kibocsátásokra. 2023-ban 1 485 575 977 kibocsátási egységet adtak ki villamosenergia- és hőtermelésre, valamint ipari termelésre, 26 341 779 kibocsátási egységet pedig a légi közlekedésre. A tengeri közlekedést 2024-től veszik figyelembe az összkvóta kiszámítása során.

A 2021–2023-as időszakban az összkvóta évi 2,2 %-kal csökkent. A villamosenergia- és hőtermelő, valamint az ipari gyártólétesítményekre vonatkozó összkvóta kiszámításakor ez évi 43 003 515 kibocsátási egységnek felelt meg. Az Table 1 az EU ETS összkvótája értelmében a különböző ágazatok számára kiadott kibocsátási egységek teljes mennyiségét mutatja.

1. táblázat: Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer szerinti összkvóta (2021–2024). Az i. a villamosenergia- és hőtermelésből, az ipari termelésből és 2024-től kezdve a tengeri közlekedésből,

[13] További információkért lásd a Bizottság Consultation on the application of the "DNSH" principle under the Social Climate Fund (Konzultáció a DNSH-elvnek a Szociális Klímaalap keretében történő alkalmazásáról) honlapját. A konzultáció 2024. augusztus 23-án zárult le.

valamint ii. az EU ETS hatálya alá tartozó légi közlekedésből származó kibocsátásokra külön összkvóta-számításokat kell alkalmazni.

Tárgyév	A villamosenergia- és hőtermelésre, az ipari termelésre és a tengeri közlekedésre vonatkozó kibocsátási egységek teljes mennyisége	A légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége
2021	1 571 583 007	28 306 545
2022	1 528 579 492	27 268 379
2023	1 485 575 977	26 341 779
2024	1 386 051 745	27 563 529[14]

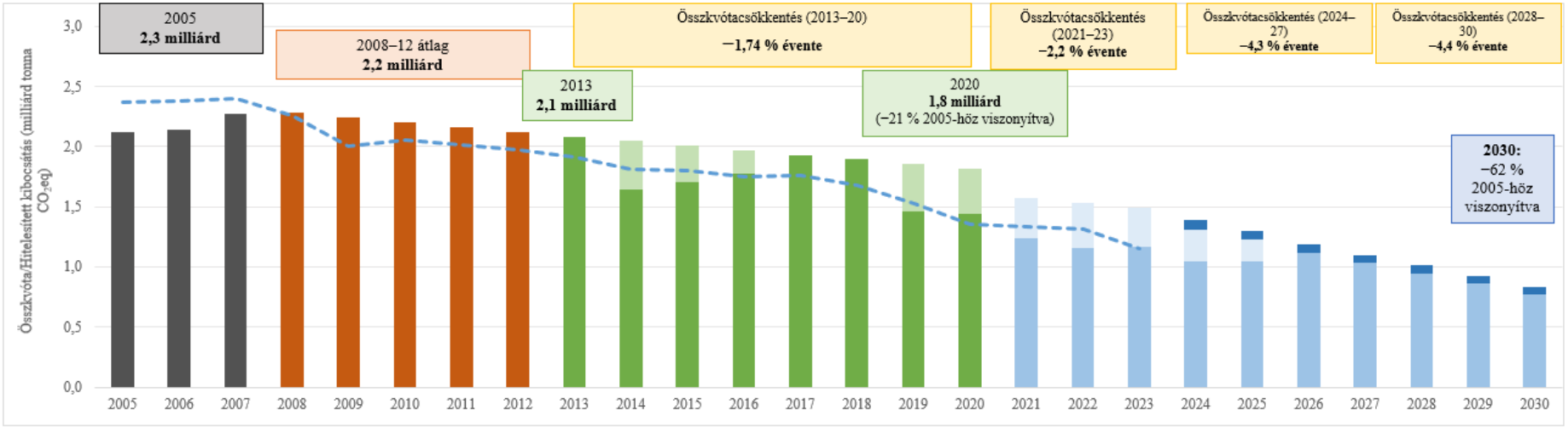
Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatával az összkvótát úgy határozták meg, hogy 2030-ra 2005-höz képest 62 %-kal csökkentsék a kibocsátásokat. Az e célból végrehajtott első összkvóta-kiigazítások 2024-ben léptek hatályba, és a 2023. július 27-én elfogadott határozatban ((EU) 2023/1575 bizottsági határozat)[15] jelentek meg.

A 2024-re vonatkozó összkvótát 90 millió kibocsátási egységgel csökkentették, és a csökkentési arányt a 2024–2027-es időszakban évi 4,3 %-ra emelték, ami évi 87 924 231 kibocsátási egységnek felel meg. Ezek a kiigazítások már figyelembe veszik, hogy a tengeri közlekedésből származó kibocsátások 2024-től bekerültek az EU ETS-be. A 2024-es összkvóta a számítások szerint 1 386 051 745 kibocsátási egység.

Az Figure 1 az EU ETS összes szakasza során az összkvótában bekövetkezett változásokat szemlélteti az elkövetkezendő kiigazításokkal együtt.

[14] 2024. január 1-jétől az EU ETS hatálya a légi közlekedésre vonatkozóan kiterjed az EGT és az EU kilenc legkülső régiója közötti legtöbb járatból, valamint a legkülső régiókból Svájcba és az Egyesült Királyságba induló járatokból származó kibocsátásokra is (lásd a 9. fejezetet). A légi közlekedésre vonatkozó kibocsátási egységek teljes mennyisége az EU ETS légi közlekedés vonatkozásában kiterjesztett hatályát tükrözi.

[15] A Bizottság (EU) 2023/1575 határozata (2023. július 27.) az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerének keretében a 2024. évben kiadható kibocsátási egységek uniós szintű mennyiségéről (HL L 192., 2023.7.31.).



1. ábra: Az EU ETS szerinti kibocsátási összkvóta és a hitelesített kibocsátás összehasonlítása. Az ábra figyelembe veszi az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatát, azaz az összkvóta 2024-ben és 2026-ban történő korrekcióját, a tengeri közlekedési ágazat 2024-ben történő felvételét az EU ETS-be, valamint a 2024–2027-es 4,3 %-os, 2028-tól pedig 4,4 %-os lineáris csökkentési tényezőt. A légi közlekedés nem szerepel az adatokban. A hatályban bekövetkezett változások következtében a 2005–2007-es időszakra vonatkozó számadatok nem hasonlíthatók össze közvetlenül a legfrissebb adatokkal. Az EU ETS hatálya 2021-től többé nem terjed ki az egyesült királyságbeli létesítményekre, csak az észak-írországi villamosenergia-termelőkre. Jelmagyarázat: sávok (összkvóta), világos színárnyalatú sávok 2014 és 2016 között (az árverésekből származó, későbbre ütemezett kibocsátási egységek), világos színárnyalatú sávok 2019-től (kibocsátási egységek becsatornázása a piaci stabilizációs tartalékba), sötét színárnyalatú sávok 2024-től (a hatály kiterjesztése a tengeri közlekedésre), szaggatott vonal (hitelesített kibocsátás).

4. A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése

Az árverés útján történő értékesítés az EU ETS-ben a kibocsátási egységek kiosztásának a fő módszere: az összkvóta 57 %-át teszi ki[16]. Az árverésekről szóló rendelet (1031/2010 rendelet)[17] szabályokat ír elő az árverések nyílt, átlátható, harmonizált és megkülönböztetésmentes módon történő lebonyolításának biztosítása érdekében. Meghatározza a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítésének ütemezését, lebonyolítását és egyéb vonatkozásait.

2023-ban folytatódtak az árverések a European Energy Exchange AG (EEX) szervezésében:

- amely közös aukciós platformként szolgál a közös közbeszerzési eljárásban részt vevő 25 tagállam számára,
- Lengyelország számára, amely kilépett a közös közbeszerzési eljárásból, de még nem jelölte ki saját aukciós platformját,
- Izland, Liechtenstein és Norvégia számára, miután az EGT-megállapodás 2019-ben módosításra került annak lehetővé tétele érdekében, hogy ezek az országok részt vehessenek a közös aukciós platformra vonatkozó közös közbeszerzési megállapodásban,
- az Egyesült Királyság számára a kibocsátási egységek észak-írországi villamosenergia-termelő erőművek részére árverés útján történő értékesítése céljából.

Az EEX emellett az önkéntes kívülmaradás révén kijelölt saját aukciós platformként Németország kibocsátási egységeinek árverés útján történő értékesítését is bonyolította.

A Table 2 áttekintést nyújt a 2021. óta az EEX révén árverés útján értékesített kibocsátási egységek éves mennyiségéről.

[16] A gyakorlatban a pontos részarány változó, mivel az árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyiségét csökkentették a piaci stabilizációs tartalékhoz való hozzájárulás érdekében, míg az ingyenes kiosztásra szánt kibocsátási egységek mennyisége nem változott.

[17] 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.).

2. táblázat: Az árverésre bocsátott kibocsátási egységek összmennyisége (2021. január 1-től 2024. június 30-ig)

Tárgyév	Általános célú kibocsátási egységek	Légi közlekedési kibocsátási egységek
2021	582 952 500	3 785 500
2022	482 389 000	3 698 000
2023	517 587 000	5 720 500
2024 (június 30-ig)	281 107 000	2 718 000

2023-ban összesen 223, 2024 első félévében pedig 106 árverést tartottak. Nem töröltek árverést.

2023 júliusától az árverési mennyiségek magukban foglalják a REPowerEU-rendelet ((EU) 2023/435 rendelet)[18] alapján a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz számára kiosztott kibocsátási egységeket. A REPowerEU rendelet alapján árverésre bocsátott kibocsátási egységek 2026. augusztus 31-ig 20 milliárd EUR-t fognak előteremteni az eszköz számára[19]. A tagállamok ezeket a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből származó további forrásokat további reformok végrehajtására és beruházásokra fogják felhasználni a tiszta energiára való átállás előmozdítása és az energiabiztonság fokozása érdekében. 2023-ban és 2024 első felében több mint 5,5 milliárd EUR-t teremtettek elő a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz – REPowerEU számára (2023-ban 35 325 000 kibocsátási egységet, 2024 első felében pedig 42 124 500 kibocsátási egységet értékesítettek árverés útján).

A 2. ábra áttekintést nyújt az uniós szén-dioxid-piacon 2023-ban és 2024 első felében alkalmazott
árverési elszámolóárakról. A 2023. évi legmagasabb, 96,33 EUR árverési árat február 28-án érték el. A legalacsonyabb, 66,49 EUR árat az év utolsó, december 18-i árverésén jegyezték, ez az ár az év második felében tapasztalt általános csökkenő tendenciát tükrözte. A 2023-ra vonatkozóan alkalmazott átlagár 83,60 EUR-ra emelkedett a 2022. évi 80,18 EUR-ról. 2024 első felében az ár 49,50 EUR (február 23.) és 75,35 EUR (június 3.) között változott.

Az aukciós platform rendszeresen közzéteszi az egyes árverések részletes eredményeit a honlapján[20]. Az árverések teljesítményére, többek közt a részvételre, a fedezettségre és az árakra vonatkozó további tájékoztatás az ETS-országok árverési jelentéseiben található[21].

[18] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/435 rendelete (2023. február 27.) (HL L 63., 2023.2.28.).

[19] Szabályozási felülvizsgálat, Revised 2023 auction calendar published (Közzétett felülvizsgált 2023. évi árverési eseménynaptár), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2023.7.23.

[20] EEX, EU ETS Auctions (Az EU ETS szerinti árverések).

[21] Auction reports (Árverési jelentések), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2024.6.30.

2. ábra: Elszámolóárak az általános célú kibocsátási egységek árverésein (2023. január 1. és 2024. június 30 között) [EUR/tonna CO_2]



5. A kibocsátási egységek ingyenes kiosztása

Noha az árverés útján történő értékesítés a kibocsátási egységek kiosztásának az elsődleges módszere az EU ETS-ben, jelentős mennyiségű kibocsátási egységet osztanak ki ingyenesen létesítményeknek a kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelésére[22]. Az ingyenes kiosztás ugyanakkor átmeneti intézkedés, amely elsősorban az ipari ágazatokra irányul.

Külön kibocsátásáthelyezési jegyzék készült azokról az ágazatokról, ahol fennáll a kibocsátásáthelyezés kockázata és az ingyenes kiosztásra való jogosultság. A 2021–2030-as időszakra vonatkozó jegyzéken 63 ágazat és alágazat szerepel, amelyek az EU ETS hatálya alá tartozó ipari kibocsátás mintegy 94 %-át fedik le[23].

A konkrét ágazatoknak történő ingyenes kiosztás a teljesítményre vonatkozó referenciaértékeken alapul, amelyek az egyes ágazatok leghatékonyabb létesítményei 10 %-ának termékegységenkénti átlagos kibocsátásintenzitását tükrözik. Az említett referenciaértékeket meghaladó kibocsátások esetében a kibocsátási egységeket meg kell vásárolni

[22] Kibocsátásáthelyezés akkor fordulhat elő, ha az ETS keretében szabályozott tevékenységeket kevésbé ambiciózus éghajlat-politikával rendelkező, nem uniós országokba vinnének át, ami a teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátás növekedéséhez vezetne.

[23] A Bizottság (EU) 2019/708 felhatalmazáson alapuló határozata (2019. február 15.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a kibocsátásáthelyezés kockázatának kitett ágazatok és alágazatok 2021–2030-as időszakra történő meghatározása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 120., 2019.5.8.).

a piacon. A referenciaértékek fokozatosan csökkennek, hogy erőteljesebben ösztönözzék az ágazatot a dekarbonizálásra és az innováció előmozdítására.

2021-ben a Bizottság aktualizálta a referenciaértékeket az első kiosztási időszakra (2021–2025)[24]. A referenciaértékek aktualizálásra kerülnek majd a második kiosztási időszakra (2026–2030). A felülvizsgált uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv szerint az éves csökkentési arányokat a további ipari átalakulás ösztönzése érdekében akkor növelni fogják. A minimális arányt 0,2 %-ról 0,3 %-ra, a maximális arányt pedig 1,6 %-ról 2,5 %-ra emelik. Az alkalmazandó éves csökkentési arányt minden egyes referenciaértékre külön meghatározzák majd.

2021-től az ingyenes kiosztási mennyiséget kiigazítják, amikor változások történnek az ipari termelésben[25]. A kiigazításokra vonatkozó küszöbértéket a termelés 15 %-os növekedésében vagy csökkenésében állapították meg. Az üzemeltetőknek éves jelentéseket kell benyújtaniuk a termelési adatokról az illetékes nemzeti hatóságoknak, amelyek alapján kiigazíthatók az ingyenes kiosztások kiadott mennyiségei. Ez a további szigor azt eredményezte, hogy gyakoribbá váltak az ingyenes kiosztás éves kiigazításai. A 2021 és 2023 között benyújtott kérelmek átlagos száma 3 800 fölött volt, vagyis a 2020-ig jellemző éves átlag közel háromszorosa.

A 2021 és 2025 közötti időszakra vonatkozó teljes ingyenes kiosztási mennyiséget kezdetben 2 791 millió kibocsátási egységben állapították meg 7 430 létesítmény számára. 75 EUR/tCO_2 szén-dioxid-árat feltételezve e kiosztás értéke ebben az időszakban évente mintegy 42 milliárd EUR-t tenne ki. 2024 közepére a Bizottság 12 határozatot fogadott el az ingyenes kiosztási mennyiségek ipari termelési volumen változásának betudható kiigazításáról, ami 116,8 millió kibocsátási egységnek megfelelő csökkenést eredményezett[26]. Ezzel egyidejűleg azonban a Bizottság öt olyan határozatot is elfogadott, amellyel helyesbítette és 4,6 millió kibocsátási egységgel növelte a kezdeti ingyenes kiosztási szintet[27]. Erre a létesítmények által közölt adatokban talált hibák miatt volt szükség. Összességében a 2021–2025-ös időszakra vonatkozó ingyenes kiosztás az eredeti összes ingyenes kiosztáshoz képest eddig 112,2 millió kibocsátási egységgel csökkent.

Az ingyenes kiosztás mértékének kiigazításait az új belépők részére fenntartott tartalékból (NER) hajtják végre. E kiigazítások a kiosztásban a létesítmények nyitása vagy bezárása miatt bekövetkezett változásokat is tartalmazzák. A NER kezdeti mennyisége 2021 elején

[24] A Bizottság (EU) 2021/447 végrehajtási rendelete (2021. március 12.) a kibocsátási egységek 2021 és 2025 közötti időszakot érintő ingyenes kiosztásának alapjául szolgáló, a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10a. cikkének (2) bekezdése szerinti felülvizsgált referenciaértékek meghatározásáról (HL L 87., 2021.3.15.).

[25] A Bizottság (EU) 2019/1842 végrehajtási rendelete (2019. október 31.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásának tevékenységiszint-változás miatti kiigazítására vonatkozó további rendelkezések tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 282., 2019.11.4.).

[26] Az Európai Szabadkereskedelmi Társulás Felügyeleti Hatósága is fogadott el határozatokat Izlandra, Liechtensteinre és Norvégiára vonatkozóan.

[27] Az Európai Szabadkereskedelmi Társulás Felügyeleti Hatósága is fogadott el határozatokat Izlandra, Liechtensteinre és Norvégiára vonatkozóan.

331,3 millió kibocsátási egység volt. Ez magában foglalta a ki nem osztott kibocsátási egységeket és a piaci stabilizációs tartalékból származó 200 millió kibocsátási egységet.

Table 3 A 3. táblázat összefoglalja az ingyenes kiosztás éves szintjeit az első kiosztási időszakban (a kezdeti és a kiigazított szinteket egyaránt).

3. táblázat: Ingyenes kiosztás az EU ETS-ben (2021–2025) [millió kibocsátási egység]. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből 2024. június 30-án kinyert adatok.

Tárgyév	2021	2022	2023	2024	2025	Összesen
Kezdeti ingyenes kiosztás (EU-27, valamint Izland, Liechtenstein és Norvégia)	559,6	558,9	558,2	557,5	556,8	2 791,1
Tényleges ingyenes kiosztás	545,9	542,5	537,3	527,0	526,2	2 678,9
Kiigazított és helyesbített ingyenes kiosztás	−13,7	−16,4	−20,9	−30,5	−30,6	−112,2

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv felülvizsgálata keretében összehangolják az ingyenes kiosztás szabályait a megerősített EU ETS-szel. A felülvizsgálat kiterjesztette a rendszer által szabályozott tevékenységeknek és a referenciaértékeknek a körét, hogy ösztönözze az új technológiák, például a megújuló hidrogén vagy a hidrogénalapú acél alkalmazását. Ezzel párhuzamosan feltételességi követelményeket kerültek bevezetésre az ingyenes kiosztáshoz való hozzáférés tekintetében. Ezek energetikai auditok, bizonyos létesítmények esetében pedig klímasemlegességi tervek formáját öltik.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatának végrehajtása érdekében 2024 januárjában elfogadták az ingyenes kiosztásról szóló rendelet ((EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendelet)[28] felülvizsgálatát. A felülvizsgálat további javításokat vezet be az aktuális kiosztási időszak első éveiben szerzett tapasztalatok alapján. A főbb változások közé tartozik az ingyenes kiosztásra vonatkozó feltételesség bevezetése és az ingyenes kiosztás fokozatos megszüntetése egyes termékek esetében, az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) fokozatos bevezetésének megfelelően. Emellett a kibocsátáscsökkentés további ösztönzése, valamint a hagyományos és az új technológiák közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében módosultak a termék-referenciaértékek egyes meghatározásai, különösen a hidrogén- és az acélgyártáshoz kapcsolódók. Az ipari folyamatok villamosításának ösztönzése érdekében az ingyenes kiosztásról szóló rendelet egyéb vonatkozásait is kiigazították.

[28] A Bizottság (EU) 2024/873 felhatalmazáson alapuló rendelete (2024. január 30.) az (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendeletnek a kibocsátási egységek harmonizált ingyenes kiosztására vonatkozó uniós szintű átmeneti szabályok tekintetében történő módosításáról (HL L 2024/873, 2024.4.4.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

5.1. Az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus

Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részeként elfogadták az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmusról (a továbbiakban: CBAM) szóló rendeletet ((EU) 2023/956 rendelet)[29] a kibocsátásáthelyezés kockázatának csökkentése és az EU éghajlat-politikai fellépésének ezzel egyidejű megerősítése érdekében.

Az EU ETS hatálya alá tartozó egyes ipari ágazatokban (cement, alumínium, műtrágyák, hidrogén, vas és acél) a CBAM 2026-tól fokozatosan felváltja az ingyenes kiosztást. Ezek az ágazatok a 2021–2025-ös időszakban a teljes ingyenes kiosztás mintegy 54 %-át képviselték. 2026-tól a CBAM-ágazatokban az EU-ba árukat behozó importőröknek meg kell vásárolniuk és le kell adniuk a beágyazott kibocsátásokra vonatkozó tanúsítványokat. Az ipar dekarbonizációs erőfeszítéseinek támogatása érdekében az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv a kivezetett ingyenes kibocsátási egységek árveréséből befolyt bevételeket az Innovációs Alapba irányítja (lásd a 8.2. fejezetet), különös figyelmet fordítva a CBAM-ágazatokban megvalósuló projektekre.

Annak biztosításával, hogy az EU-ba importált bizonyos áruk előállítása során keletkező beágyazott szén-dioxid-kibocsátásért egyenértékű árat fizessenek, a CBAM biztosítani fogja, hogy az import szén-dioxid-ára egyenértékű legyen (az EU ETS szerinti) belföldi termelés szén-dioxid-árával, és hogy az EU éghajlat-politikai célkitűzései ne sérüljenek. A CBAM valamennyi, a hatálya alá tartozó ágazat közvetlen kibocsátására, valamint a cement és a műtrágyák esetében (a termelési folyamatok során felhasznált villamos energiából származó) közvetett kibocsátásokra terjed ki. A közvetett kibocsátásokat kezdetben nem veszik figyelembe
a közvetett szén-dioxid-kibocsátási költséghez nyújtott támogatásra jogosult ágazatok (pl. alumínium, hidrogén, vas és acél – lásd a 8.1. fejezetet) tekintetében.

2023 októberében átmeneti időszak kezdődött, amelynek során az importőrök bejelentik ugyan a kibocsátásokat, de még nem kell fizetniük; ez az időszak 2025 végéig tart, mielőtt az új rendszert fokozatosan bevezetnék.

5.2. A CBAM-ágazatok által az EU-ban exportra előállított áruk kibocsátásáthelyezési kockázata

Az EU-ban a CBAM-ágazatokban exportra előállított áruk versenyhátrányba kerülhetnek a harmadik országok piacain, ha olyan árukkal versenyeznek, amelyekre nem vonatkozik egyenértékű szén-dioxid-árazás. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10a. cikkének (1a) bekezdése értelmében, az európai szén-dioxid-piac működéséről szóló éves jelentésének (e jelentés) részeként a Bizottságnak értékelnie kell a CBAM-ágazatok által az Unióban előállított, az EU ETS-t vagy hasonló szén-dioxid-árazási mechanizmust nem alkalmazó

[29] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/956 rendelete (2023. május 10.) az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus létrehozásáról (HL L 130., 2023.5.16.).

harmadik országokba irányuló exportra szánt árukkal kapcsolatos kibocsátásáthelyezési kockázatokat.

A Bizottság 2024 harmadik negyedévében indította el értékelését[30], és ez a jelentés az első megállapításokat tartalmazza. A jövőbeli értékelésekhez tovább finomítják a mérőszám és a módszertan megválasztását a kibocsátásáthelyezés potenciális kockázatának oly módon történő nyomon követése érdekében, amely idővel aktualizálható[31].
Az első megállapítások nem tekinthetők véglegesnek, mivel a CBAM még mindig átmeneti szakaszban van. A Bizottság azonban továbbra is értékelni fogja az exporttal összefüggő kibocsátásáthelyezést
a CBAM fokozatos bevezetése (és az ingyenes kiosztás fokozatos megszüntetése) idején, amint azt az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv és a CBAM-rendelet előírja.

Az elemző munka befejezését követően az aktualizált eredményeket közzéteszik, a mutatók szélesebb köre, minőségi elemzések és az érdekelt felek visszajelzései alapján. A további értékelések kiterjednek a hidrogén szerepére és gyorsított elterjedésére, valamint a CBAM-ágazatok által előállított áruk világpiaci kereskedelmi forgalmával és beágyazott kibocsátásával
kapcsolatos fejleményekre. A Bizottság továbbra is értékelni fogja az exporttal összefüggő kibocsátásáthelyezési kockázat problémáját, amikor a CBAM a végleges szakaszába lép, és arról 2028 januárja előtt jelentést tesz a CBAM-rendelet 30. cikkének (6) bekezdésében előírtak szerint.

A kezdeti értékelés az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitásának (a kg CO_2-egyenérték és az EUR-ban megadott termelési érték hányadosaként kifejezve)[32] és az exportintenzitásnak (az exportérték osztva a termelési érték és az importérték összegével)[33] az összehasonlítására összpontosított. A 3. ábra a két mutatót nyolc számjegyű KN-szinten hasonlítja össze[34]. Minél magasabb a CBAM-áru exportintenzitása és kibocsátási intenzitása, annál érzékenyebb az áru exportja a szén-dioxid-árak emelkedésére, valamint

[30] Szerződés hivatkozási száma: CLIMA/A4/FWC/2023/0002/RICARDO.

[31] Ez az értékelés nem változtat a 2021–2030-as kibocsátásáthelyezési lista négy számjegyű NACE-kód szintjén történő meghatározására irányuló értékelés eredményén.

[32] A kibocsátási intenzitási értékek a Közös Kutatóközpont (2023) adataiból származnak: Greenhouse gas emission intensities of the steel, fertilisers, aluminium and cement industries in the EU and its main trading partners (Az EU és főbb kereskedelmi partnerei acél-, műtrágya-, alumínium- és cementiparának üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitása), valamint Estimation of the global average GHG emission intensity of hydrogen production (A hidrogéntermelés globális átlagos ÜHG-intenzitásának becslése). A CBAM-áruk ezen értékeit mind a közvetlen, mind a közvetett kibocsátások tekintetében megszorozták a PRODCOM-tól származó, az értékesített termelési volumenre vonatkozó 2019. évi adatokkal, majd elosztották a PRODCOM-nak az értékesített termelési értékre vonatkozó 2019. évi adataival. A hidrogén ÜHG-intenzitási értékét a 2021. évi adatok alapján számították ki.
A szerző megerősítette, hogy az érték várhatóan nem fog jelentősen megváltozni, így az értékelésben azt feltételezték, hogy ugyanez az érték vonatkozna 2019-re is.

[33] A termelési, import- és exportértékek tekintetében a PRODCOM 2022. évi adatait használták fel.

[34] További információkra lesz szükség például a harmadik országokkal folytatott kereskedelem szerkezetéről és a külföldön alkalmazott szén-dioxid-árazásról, mielőtt több végleges következtetéseket lehetne levonni a CBAM hatálya alá tartozó áruk kibocsátásáthelyezési kockázati
helyzetével kapcsolatban.

annál kiszolgáltatottabb lehet a kibocsátásáthelyezés potenciális kockázatával szemben, amennyiben a szén-dioxid-ár ténylegesen és jelentősen eltér a harmadik országokéhoz képest.

A 3. ábrán látható buborékok mérete az egyes CBAM-áruk exportintenzitása és kibocsátási intenzitása szorzatának együttes értékét mutatja. Ez a nyolc számjegyű szinten összesített mutatóérték általános jelzést adhat az export szén-dioxid-árazással szembeni érzékenységéről. Ez azonban nem hasonlítható össze közvetlenül a 2021–2030-as kibocsátásáthelyezési lista meghatározásához használt kibocsátásáthelyezési mutatóval (CLI), amely összesítettebb (négy számjegyű szinten meghatározott) és nem kifejezetten az exportra összpontosít[35]. Az előzetes eredményekből származó kezdeti meglátások a következőket foglalják magukban:

- Egyetlen termék sem esik a kibocsátás- és exportintenzív kvadránsba. A nagyon kibocsátásintenzív termékek kereskedelme csekély. Emellett a magas exportintenzitású termékek kibocsátási intenzitása viszonylag alacsony.

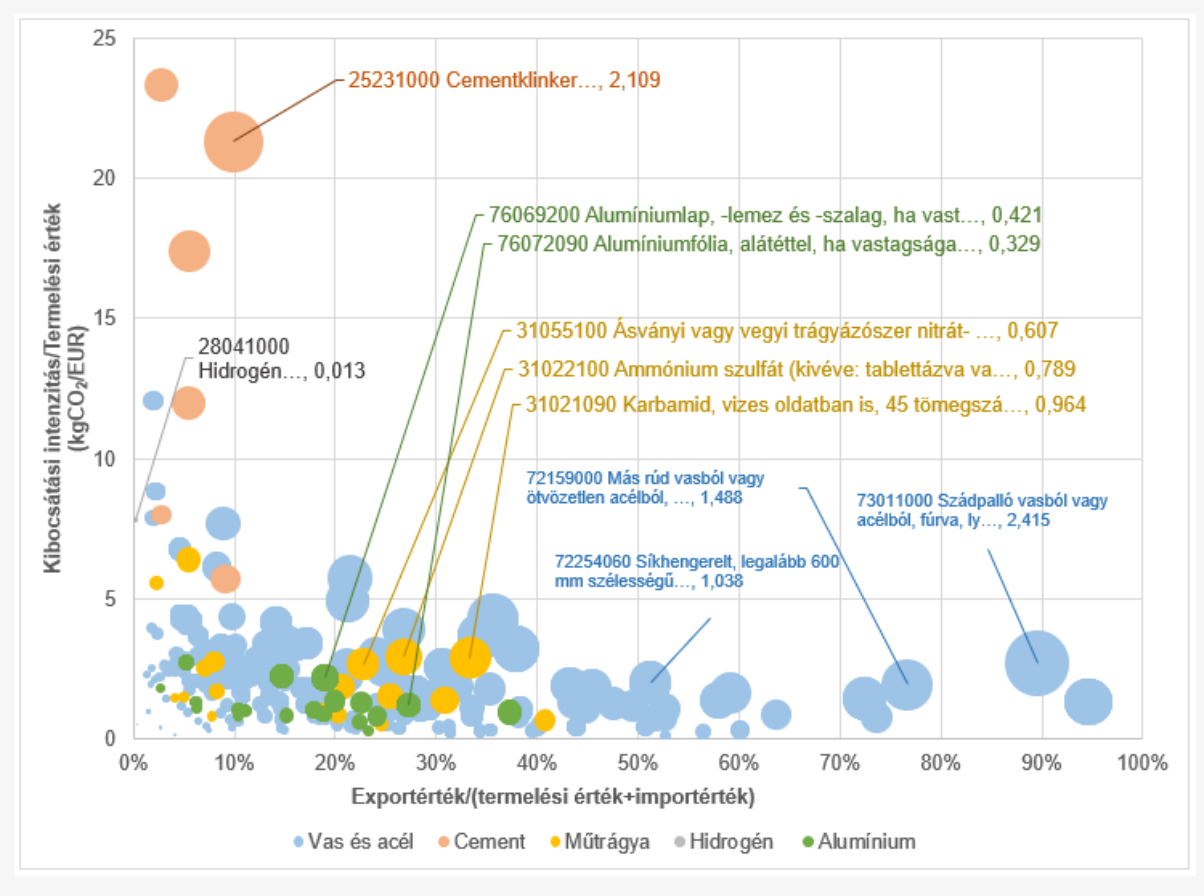
- A hidrogén kibocsátási intenzitása (szürke kör) viszonylag magas, de az exportintenzitása nagyon alacsony, ami alacsony, 0,013-as összesített mutatóértéket eredményez. A megújuló energiaforrásokkal előállított hidrogén elterjedésével azonban ezek a tendenciák a megújuló hidrogén piacának alakulásától függően megfordulhatnak.

- A cementipari termékekkel (narancssárga körök) ritkábban kereskednek. A cementklinker – egy kibocsátásintenzív inputanyag – azonban könnyebben szállítható, mint a cement. Ez további vizsgálatot tesz szükségessé, mivel jelenleg magas, 2,109-es összesített mutatóértékkel rendelkezik.

- Számos műtrágya (sárga körök), alumínium (zöld körök) és acéltermék (kék körök) alacsonyabb kibocsátási intenzitással rendelkezik, mint a hidrogén- és cementtermékek, de sokkal gyakrabban exportálják őket, ezért viszonylag magas az összesített mutatóértékük.

Az egyes érintett ipari ágazatokból származó, kiválasztott CBAM-termékekre vonatkozó összesített mutatóértékek csak szemléltetési célokat szolgálnak. Nem határoztak meg küszöbértéket annak érdekében, hogy korlátozzák a CBAM-áruk potenciális kibocsátásáthelyezési kockázat tekintetében, mennyiségi és minőségi szempontból értékelendő körét.

[35] A nyolc számjegyű szinten összesített mutatóértékek alacsonyabbak a négy számjegyű szinten kiszámított CLI-értékeknél, mivel a kereskedelmi intenzitás csak az exportra vonatkozik, és a bruttó hozzáadott értékkel (GVA) kapcsolatos adatok helyébe a termelési érték lép (amely alacsonyabb annál), ezért a 2021–2030-as kibocsátásáthelyezési listán a kibocsátásáthelyezés kockázatának kitett ágazatok vagy alágazatok meghatározására alkalmazott 0,2-es küszöbérték nem alkalmazható közvetlenül a CBAM-áruk tekintetében nyolc számjegyű szinten kiszámított összesített mutatóértékekre.



3. ábra: A CBAM-áruk exportintenzitási és kibocsátási intenzitási értékeinek összehasonlítása

6. Az uniós szén-dioxid-piac

6.1. A kereslet és a kínálat egyensúlyba hozása

A piaci stabilizációs tartalék (a továbbiakban: MSR) a 3. szakasz kezdetén az uniós szén-dioxid-piacon a kibocsátási egységek kínálata és kereslete között kialakult strukturális egyensúlyhiány szabályalapú, hosszú távú megoldása. 2013-ban a piac 2,1 milliárd kibocsátási egységnek megfelelő többlettel rendelkezett, amelyet azóta az MSR segített csökkenteni. A tartalék rövid távon is javítja a piaci egyensúlyt, ezáltal ellenállóbbá teszi a hirtelen kereslet-kínálati sokkokkal szemben, mint amilyet például a Covid19-világjárvány által 2020-ban okozott gazdasági visszaesés idézett elő.

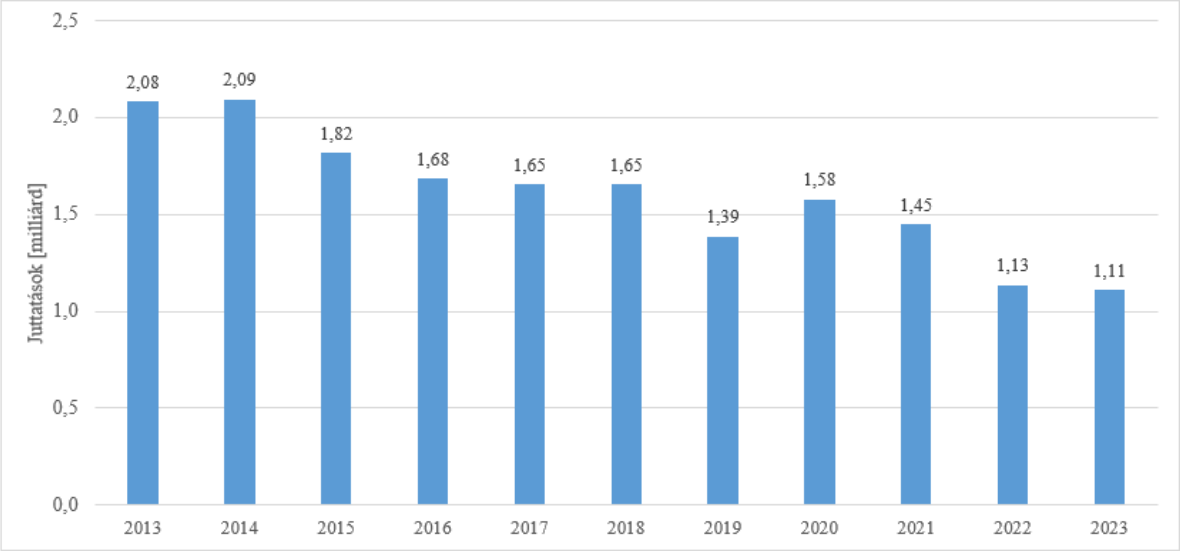
Az MSR a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának (a továbbiakban: TNAC) előre meghatározott küszöbértékei alapján igazítja ki az uniós szén-dioxid-piacon a kibocsátási egységek kínálatát. A TNAC szintje alapján a kibocsátási egységeket vagy kivonják az árverésekről és a tartalékba helyezik, vagy felszabadítják a tartalékból és árverésre bocsátják. Ily módon az MSR elősegíti az egyensúlyt és a keresleti-kínálati sokkokkal szembeni ellenálló képességet, lehetővé téve az uniós szén-dioxid-piac zökkenőmentes működését. A tartalék

2019-ben kezdte meg működését, és azóta már minden évben visszavont kibocsátási egységeket a forgalomból.

A Bizottság évente közzéteszi a TNAC-t. A TNAC-t az előző évre számítják ki, míg a kínálat kiigazítása egy, a közzétételét követő 12 hónapig tartó időszak alatt és egy külön kulcs szerint történik. A Bizottság 2024. június 1-jén közzétette a 2023-ban forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számáról szóló közleményt[36]. A közlemény megjeleníti azokat a változtatásokat, amelyek az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv és az MSR-határozat felülvizsgálata során valósítottak meg a tartalék megerősítése érdekében az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részeként.

A 2023-as TNAC összesen 1,11 milliárd kibocsátási egységet tett ki, ami 2022-höz képest csökkenést jelent, de még mindig meghaladja a tartalék aktiválását kiváltó határértéket. Ennek eredményeként 2024 szeptembere és 2025 augusztusa között 267 millió kibocsátási egységet (a TNAC 24 %-át) vonnak ki az árverésekről. 2023-tól kezdődően az MSR érvényteleníti az állományában lévő kibocsátási egységeket egy bizonyos küszöbérték felett. 2024-től az alkalmazandó küszöbértéket 400 millió kibocsátási egységben határozták meg. 2024. január 1-jén az MSR 382 millió kibocsátási egységet érvénytelenített, és 400 millió kibocsátási egységet hagyott a tartalékban. 2023 óta az MSR összesen 2,9 milliárd kibocsátási egységet érvénytelenített.

A 4. ábra a kibocsátási egységek uniós szén-dioxid-piacon belüli többletének alakulását szemlélteti 2013-tól. Az MSR-hez való nemzeti hozzájárulásokat a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum II. szakaszában található B. táblázat mutatja be.



4. ábra: A kibocsátási egységek többletének alakulása az EU ETS-ben (2013–2023)

[36] A Bizottság közleménye – A 2023-ban forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának a 2003/87/EK irányelvvel létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer keretébe tartozó piaci stabilizációs tartalék működése céljából történő közzététele (HL C, C/2024/3415, 2024.6.3.)

6.2. Önkéntes törlés

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 12. cikkének (4) bekezdése a kibocsátási egységek tagállamok általi, abban az esetben történő törlésére vonatkozik, ha területükön kiegészítő nemzeti intézkedések következtében villamosenergia-termelő létesítmények bezárására kerül sor. Ilyen esetben az érintett tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot a tervezett törlésről. A törlés az érintett tagállam által árverésre bocsátandó kibocsátási egységek összmennyiségének csökkentésével történik, a bezárt létesítmény(ek) bezárást megelőző 5 évre jellemző hitelesített kibocsátása maximális összegének erejéig. A kibocsátási egységek törlésére vonatkozó eljárást az árverésekről szóló rendelet 25. cikke határozza meg.

2023 decemberében Németország bejelentette azon szándékát, hogy önkéntesen törli azokat a kibocsátási egységeket, amelyek két erőműnek az ország szénkivezetési politikájának részeként történő, 2022. évi bezárásához kapcsolódnak. A törlendő kibocsátási egységek bejelentett számát még meg kell határozni. A Bizottság a bejelentést közzétette a honlapján[37].

A törlésekre a tervek szerint 2025 és 2030 között kerül sor. A bejelentéssel összefüggésben törlendő kibocsátási egységek pontos számát évente közölni lehet a Bizottsággal. Az első bejelentés határideje 2025. május 31. A törlendő kibocsátási egységek teljes számának kiszámítására szolgáló módszertan a bejelentés része, és figyelembe veszi a villamosenergia-piacon a villamosenergia-termelés helyettesítésével járó kibocsátásokat, valamint a piaci stabilizációs tartalék működését.

6.3. Piacfelügyelet

Az uniós szén-dioxid-piac az uniós pénzügyi piacokon rögzített szigorú piacfelügyeleti szabályok hatálya alá tartozik. E szén-dioxid-piac egy elsődleges piacból áll, ahol a kibocsátási egységeket árverés útján értékesítik a piaci szereplők számára, valamint egy másodlagos piacból, ahol a piaci szereplők a kibocsátási egységekre vonatkozó azonnali és származtatott ügyletekkel kereskednek. Az azonnali kibocsátási egységek és a kibocsátáskereskedelmi derivatívák egyaránt pénzügyi eszköznek minősülnek a pénzügyi eszközök piacairól szóló irányelv (2014/65/EU – MiFID II irányelv)[38] értelmében. Ezt a minősítést a másodlagos jog, ezen belül az árverésekről szóló rendelet is tükrözi, amely az elsődleges piacot (a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítését) felügyeli.

Az uniós szén-dioxid-piac felügyelete megoszlik valamennyi tagállam pénzügyi hatóságai között[39], az európai szabályozó szerv, az Európai Értékpapírpiaci Hatóság (ESMA) koordinációja alatt. Az EMSA kiterjedt jelentési és átláthatósági követelmények révén

[37] Notification by Germany of voluntary cancellation for plants closed in 2022 (Németország bejelentése a 2022-ben bezárt üzemekhez kapcsolódó önkéntes törlésről), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2024. 5.2.

[38] Az Európai Parlament és a Tanács 2014/65/EU irányelve (2014. május 15.) a pénzügyi eszközök piacairól (HL L 173., 2014.6.12.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[39] A piaci visszaélésekről szóló rendelet értelmében felelős illetékes nemzeti hatóságok listáját lásd az ESMA honlapján.

ellenőrzi a piaci szereplők magatartását. Emellett a piaci visszaélésekről szóló rendelet (596/2014/EU rendelet)[40] arra kötelezi a piaci szereplőket, hogy haladéktalanul jelentsék a gyanús megbízásokat és ügyleteket. A nemzeti hatóságok egyúttal jogosultak korrekciós intézkedésekkel vagy szankciókkal reagálni piaci visszaélés észlelése esetén.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálata során több módosításról is megállapodás született az uniós szén-dioxid-piac átláthatóságának további javítása érdekében. Az ESMA felkérést kapott arra, hogy végezzen rendszeres értékelést a piac működéséről. 2023. augusztus 31-én az ESMA közzétette a tendenciákról, kockázatokról és sérülékenységről szóló 2023. évi jelentését, amelyben megállapította, hogy az uniós szén-dioxid-piac 2023-ban stabil maradt, és továbbra is a piaci fundamentumokkal összhangban működött.

2024. október 7-én az ESMA aktualizált jelentést tett közzé az uniós szén-dioxid-piac nyomon követéséről[41]. A jelentés a szén-dioxid-piac legfrissebb elemzését tartalmazza, amely a 2023. évi adatokon alapul. A jelentés nem tár fel jelentős problémát a piac működésével kapcsolatban. Rámutat arra, hogy a villamosenergia-ágazat dekarbonizációja és az ipari tevékenység a piac fejlődésének fontos fundamentumai.

Az ESMA az árverések relatív koncentrációját is felvázolta, amely annak tudható be, hogy az üzemeltetők inkább pénzügyi közvetítőkön keresztül szerzik be a kibocsátási egységeket. Az ESMA kifejtette, hogy a másodlagos piacokon folytatott kereskedés főként származtatott ügyleteken keresztül zajlik, az EU ETS éves megfelelési ciklusát követően; e piacokon a nem pénzügyi ágazatbeli vállalkozások (megfelelési célokból) hosszú pozíciókkal rendelkeznek, míg a bankok és a befektetési vállalkozások rövid pozíciókkal. A jelentés hangsúlyozza, hogy az ESMA 2022. évi jelentésében foglalt ajánlások többségét, amelyek a szén-dioxid-piac átláthatóságára irányultak, végrehajtották.

Az ESMA hangsúlyozta továbbá annak fontosságát, hogy az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben szereplő jogalanyok rendelkezésére álljanak jogalany-azonosítók, és további erőfeszítésekre szólítja fel a nemzeti tisztviselőket a jogalany-azonosítók nyilvántartásba vételével kapcsolatos követelmény időben történő végrehajtása érdekében. Ez különösen fontos 2024-ben, mivel az EU ETS kiterjesztése miatt növekedni fog a számlatulajdonosok száma. Az ESMA úgy véli, hogy e tekintetben indokolt a szén-dioxid-piac további elemzése és nyomon követése.

Bár nem kötelező jogalany-azonosítóval rendelkezni az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben történő számlanyitáshoz, a jogalany-azonosítóval rendelkező jogalanyoknak ezeket az információkat a számlanyitáskor be kell jelenteniük az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben. Emellett a kibocsátásiegység-forgalmi

[40] Az Európai Parlament és a Tanács 596/2014/EU rendelete (2014. április 16.) a piaci visszaélésekről (HL L 173., 2014.6.12.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[41] Az ESMA 2024. évi piaci jelentése az uniós szén-dioxid-piacokról (ESMA50–43599798–10379, 2024.10.7.).

jegyzékről szóló rendelet ((EU) 2019/1122 rendelet)[42] 2023. évi módosítása előírja, hogy a nemzeti tisztviselők 2024 végéig felülvizsgálják azokat a számlákat, amelyek nem tartalmaznak a rendelet III. mellékletének III-I. táblázatában említett jogalany-azonosítóra, a kereskedési helyszín vagy a központi szerződő fél státuszára vonatkozó információkat.

2024. március 28-án hatályba lépett a felülvizsgált MIFID II[43] és a MIFIR – a pénzügyi eszközök piacairól szóló rendelet ((EU) 2024/791 rendelet)[44], amely tovább erősítette a pénzügyi piacokra, az átláthatóságra és a felügyeletre vonatkozó szabályokat. A MIFIR 57. cikke kiterjeszti a pozíciókezelési kontrollmechanizmusokat azokra a kereskedési helyszínekre, amelyek kibocsátási egységek származtatott termékeivel kereskednek. A MIFIR 58. cikke módosítja a kereskedési helyszínek és a befektetési vállalkozások pozíciói jelentésének hatályát azáltal, hogy kizár kibocsátási egységeket, és új kötelezettséget vezet be a pozíciójelentések heti kétszeri benyújtására vonatkozóan[45], növelve a kibocsátási egységekkel és az azokhoz kapcsolódó származtatott termékekkel folytatott kereskedés átláthatóságát.

Az új szabályok azt is előírják, hogy a Bizottságnak 2025. július 31-ig átfogó értékelést kell végeznie az árualapú származtatott termékek piacára vonatkozó általános szabálykeret megfelelőségéről, amely a kibocsátási egységeket és a kapcsolódó származtatott termékeket is magában foglalja. Ez az értékelés azt vizsgálja, hogy a pozíciólimitekre és a pozíciókezelési kontrollmechanizmusokra vonatkozó rendszerek segítenek-e megelőzni a piaci visszaéléseket, és elősegítik-e a szabályszerű árképzési és kiegyenlítési feltételeket. A Bizottság értékelni fogja azokat a kritériumokat is, amelyek alapján megállapítható, hogy egy tevékenység a főtevékenységhez képest kiegészítő tevékenységnek minősül csoportszinten, figyelembe véve a likviditást, valamint az árualapú származtatott termékek piacának, többek között a kibocsátási egységekkel és azok származtatott termékeivel való kereskedésnek a szabályszerű működését. A Bizottságnak továbbá értékelnie kell, hogy az árualapú származtatott termékek vagy a kibocsátási egységek származtatott termékeinek piacaira vonatkozó ügyleti adatok milyen mértékben gyűjthetők egy egységes gyűjtőszervezeten belül, és milyen mértékben harmonizálhatók a MIFIR, valamint a tőzsdén kívüli származtatott ügyletekről, a központi szerződő felekről és a kereskedési adattárakról szóló rendelet (a 648/2012/EU rendelet)[46] között, és meg kell határoznia, hogy

[42] 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.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[43] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/790 irányelve (2024. február 28.) a pénzügyi eszközök piacairól szóló 2014/65/EU irányelv módosításáról (HL L, 2024/790, 2024.3.8.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[44] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/791 rendelete (2024. február 28.) a pénzügyi eszközök piacairól szóló, 2014. május 15-i 600/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L, 2024/791, 2024.3.8.) Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[45] A két jelentés közzétételére vonatkozó kötelezettség csak azokra a kereskedési helyszínekre vonatkozik, amelyek határidős és opciós ügyleteket egyaránt kínálnak. A csak határidős ügyleteket kínáló kereskedési helyszínek továbbra is csak egy jelentést tesznek közzé.

[46] Az Európai Parlament és a Tanács 648/2012/EU rendelete (2012. július 4.) a tőzsdén kívüli származtatott ügyletekről, a központi szerződő felekről és a kereskedési adattárakról (HL L 201., 2012.7.27.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

mely ügyleti adatok lennének relevánsak a nyilvánosság számára, és hogyan lehetne ezen ügyleti adatokat a legjobban terjeszteni.

Az új szabályokat követő intézkedésként az ESMA 2024. május 24-én konzultációs dokumentumot[47] tett közzé az árualapú származtatott termékekről, amely az árualapú származtatott termékekre vonatkozóan a technikai standardoknak a MiFID II felülvizsgálatához kapcsolódó valamennyi kulcsfontosságú változására kiterjed. A dokumentum kikéri az érdekelt felek véleményét a javasolt módosításokkal kapcsolatban. Az e nyilvános konzultációra adott visszajelzések alapján az ESMA várhatóan 2024 végéig véglegesíti a jelentést, és ennek alapján 2. szintű módosításokat javasolhat.

7. Kibocsátási tendenciák

2023-ban az EU ETS teljes kibocsátása 1 149,1 millió tonna (Mt) CO_2-egyenértéket tett ki (a 2022. évi 1 361,9 Mt CO_2-egyenértékhez képest csökkent). A villamosenergia-termelő és ipari létesítmények kibocsátása 1 095,9 Mt CO_2-egyenértéknek felelt meg, ami 16,5 %-kal kevesebb, mint 2022-ben. Eddig ez volt az ilyen jellegű kibocsátások legnagyobb mértékű csökkenése.

Ezzel a fejlődéssel a létesítmények ETS-kibocsátásai jelenleg mintegy 47,6 %-kal maradnak el a 2005-ös szinttől, és jó úton haladnak a 2030-ra kitűzött −62 %-os cél elérése felé. A megfigyelt tendencia megerősíti az EU ETS mint az európai gazdaság dekarbonizációja egyik fő szakpolitikai ösztönzőjének eredményességét és hatékonyságát.

Az EU ETS kibocsátásainak rekordszintű csökkenése leginkább a villamosenergia-ágazatnak volt köszönhető, amelyben a villamosenergia- és hőtermelésből származó kibocsátások 2022-höz képest 24 %-kal csökkentek. Ez a csökkenés főként a megújuló energiaforrásokból (elsősorban szél- és napenergia) történő villamosenergia-termelés jelentős növekedésének és annak tudható be, hogy a villamosenergia-termelésben a szenet a gáz váltotta fel, amit a 2023-ban tartósan 80 EUR/t CO_2 feletti szén-dioxid-átlagárak segítettek elő.

2023-ban a megújuló energia volt a fő villamosenergia-forrás az EU-ban, amely a teljes villamosenergia-termelés 44,7 %-át adta[48]. Ugyanakkor a fosszilis tüzelőanyagokból előállított villamos energia 2022-höz képest 19,7 %-kal csökkent, és a teljes villamosenergia-termelés 32,5 %-át teszi ki.

A 2023-ban telepített 56 GW új napenergia-kapacitással az EU újabb rekordot ért el a 2022-ben telepített további 40 GW-hoz képest. Az EU-ban a szárazföldi és tengeri szélenergia teljes összesített telepített kapacitása 221 GW (201 GW a szárazföldön; 19 GW a tengeren), amelyen

[47] Consultation Paper on the amendments to certain technical standards for commodity derivatives (Konzultációs dokumentum az árualapú származtatott termékekre vonatkozóan egyes technikai standardok módosításáról), ESMA, 2024.5.24.

[48] Renewables take the lead in power generation in 2023 (A megújuló energiaforrások átveszik a vezetést a villamosenergia-termelésben 2023-ban), Eurostat, 2024.6.27.

belül 2023-ban 16 GW-ot telepítettek. A szélenergia a földgázt megelőzve az EU második legnagyobb villamosenergia-termelési technológiájává vált az atomenergia mögött[49].

Bár kisebb mértékben, a villamosenergia-ágazatban a kibocsátáscsökkentést a vízenergia kedvezőbb éghajlati viszonyoknak köszönhető helyreállása és a nukleáris energia helyreállása, valamint a villamosenergia-termelés összességében 2 %-os csökkenése is vezérelte[50]. A korai előrejelzések azt mutatják, hogy 2024 első felében a villamosenergia-termelés mintegy 50 %-a megújuló energiaforrásokból származott, és a szél- és napenergia több villamos energiát termelt, mint a fosszilis tüzelőanyagok együttesen[51].

Az energiaigényes iparágakban 2022-höz képest 7,5 %-os kibocsátáscsökkenés volt megfigyelhető a csökkentett teljesítmény és a hatékonyságnövekedés kombinációjának eredményeként. Az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények teljesítményszintjei a közzététel időpontjában nem állnak rendelkezésre. Az Eurostat ipari termelési statisztikái azt mutatják, hogy az ipari össztermelés 2023-ban kismértékben csökkent, de továbbra is magasabb, mint 2019-ben és 2021-ben (azaz közvetlenül a Covid19-világjárvány és az Ukrajna elleni orosz invázió előtt).

A Table 4 a villamosenergia-termelő és az ipari létesítményekből származó, ETS hatálya alá tartozó kibocsátások alakulását mutatja be 2019-től. A légi közlekedésből származó kibocsátásokat a 9. fejezet tárgyalja.

[49] COM(2024) 404 final – Az energiaunió helyzetéről szóló jelentés (az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról szóló (EU) 2018/1999 rendelet alapján), 2024.9.11.

[50] Az Eurostat jelentése szerinti nettó villamosenergia-termelés az EU-27-ben és Norvégiában.

[51] E.Graham és N.Fulghum (2024), Wind and solar overtake EU fossil fuels in the first half of 2024, 2024.7.30., EMBER.

4. táblázat: A létesítmények hitelesített kibocsátásai az EU ETS-ben (2019–2023) [millió tonna CO_2-egyenérték]. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből 2024. június 30-án kinyert adatok.

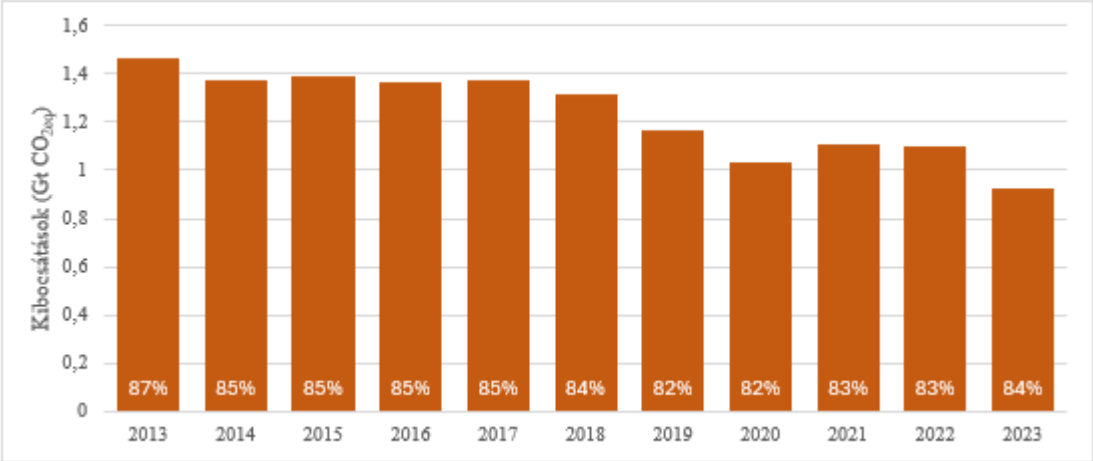
Tárgyév	2019	2020	2021	2022	2023
Hitelesített kibocsátások – létesítmények	1 530	1 356 (1 253 az Egyesült Királyság nélkül)	1 337	1 313	1 096
Változás az előző évhez mérten	−9,1 %	−11,4 %	−1,4 % (6,6 % az Egyesült Királyság nélkül)	−1,8 %	−16,5 %
Hitelesített kibocsátások – villamosenergia- és hőtermelés	822	696 (653 az Egyesült Királyság nélkül)	708	725	552
Változás az előző évhez mérten	−14,7 %	−15,3 %	1,6 % (8,5 % az Egyesült Királyság nélkül)	2,4 %	−23,9 %
Hitelesített kibocsátások – ipari termelés	708	660 (601 az Egyesült Királyság nélkül)	629	589	544
Változás az előző évhez mérten	−1,6 %	−6,9 %	−4,7 % (4,7 % az Egyesült Királyság nélkül)	−6,4 %	−7,5 %

Figure 5 Az 5. és a 6. ábra pedig az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó kibocsátásainak tendenciáit mutatja be a létesítmények teljes kibocsátásának arányában, illetve tüzelőanyag-típusonként[52]. Az ETS keretében nem minden kibocsátás származik fosszilis tüzelőanyagok égetéséből, egyes kibocsátások közvetlenül ipari folyamatok eredményei. Az 5. ábra a fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó kibocsátásoknak a létesítmények teljes kibocsátásán belüli részarányát mutatja be. A 6. ábrán az égetésből származó kibocsátások tüzelőanyag-típus szerinti bontása látható.

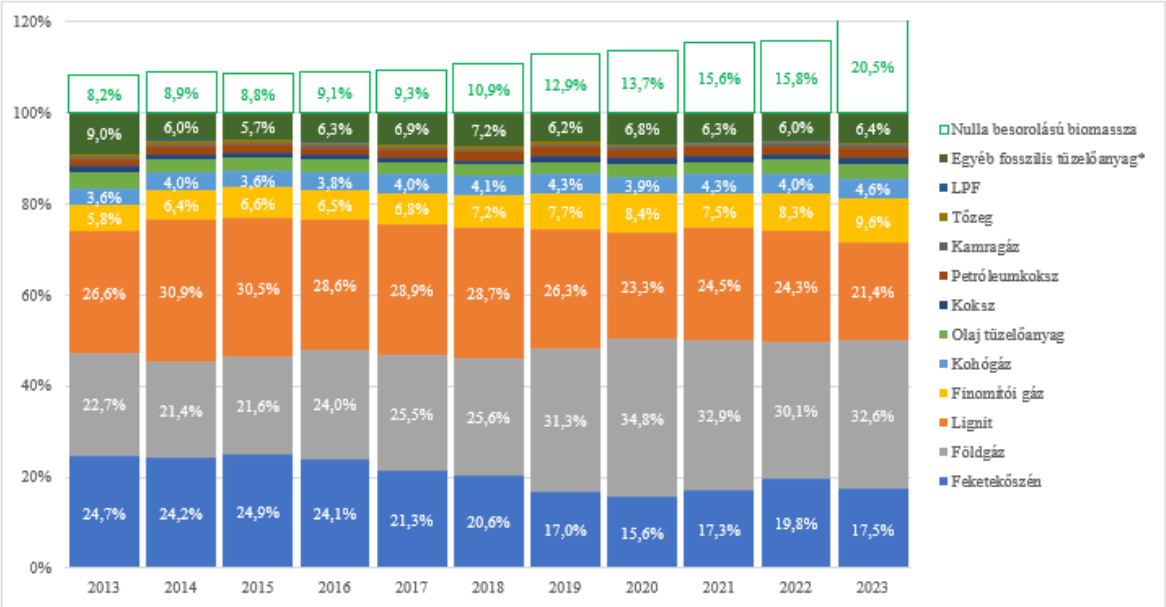
Összességében a kibocsátások csökkenő tendenciát mutatnak a villamosenergia-ágazat dekarbonizációja (lásd a 7. fejezetet) – a megújuló energiaforrások elterjedése, a szén

[52] Ez az elemzés az EU ETS végrehajtására vonatkozó, az egyes országok által az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 21. cikke alapján évente (június 30-i határidővel) jelentett adatokon alapul. 2024. október 25-ig, e jelentés véglegesítésének napjáig Olaszország még mindig nem nyújtotta be a 2023-ra vonatkozó jelentését. Az Olaszországra vonatkozó legfrissebb adatok hiányában ez a fejezet az Olaszország által 2022-re vonatkozóan jelentett adatokat használja közelítő értékként ahhoz, hogy lehetővé tegye az évenkénti összehasonlítást. Az összes többi ország esetében a jelentés a 2023. évi adatokat veszi alapul.

földgázzal való felváltása és a biomassza növekvő használata – miatt[53]. Amint azt a 6. ábra mutatja, a feketekőszén fokozott felhasználásának 2022-ben (az Ukrajna elleni orosz invázió miatti földgázár-emelkedéshez kapcsolódóan) megfigyelt tendenciája 2023-ban javarészt megfordult. Időközben az EU 2022 augusztusa és 2024 májusa között 18 %-kal csökkentette a földgázkeresletet[54].



5. ábra: A fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó összes kibocsátás alakulása az EU ETS hatálya alá tartozó létesítményekben (2013–2023) A feliratok a létesítmények teljes kibocsátásán belüli %-os arányt mutatják.



6. ábra: A különböző fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó kibocsátások részarányának alakulása az EU ETS hatálya alá tartozó létesítményekben (2013–2023) A feliratok a létesítmények égetésből származó teljes kibocsátáson belüli %-os arányt mutatják. Nem szerepelnek feliratok, ha egy adott tüzelőanyag égetéséből származó kibocsátás soha nem haladja meg a 3 %-os részarányt. Az egyéb fosszilis tüzelőanyagok a jelmagyarázatban fel nem sorolt tüzelőanyagokra vonatkoznak. A biomassza*

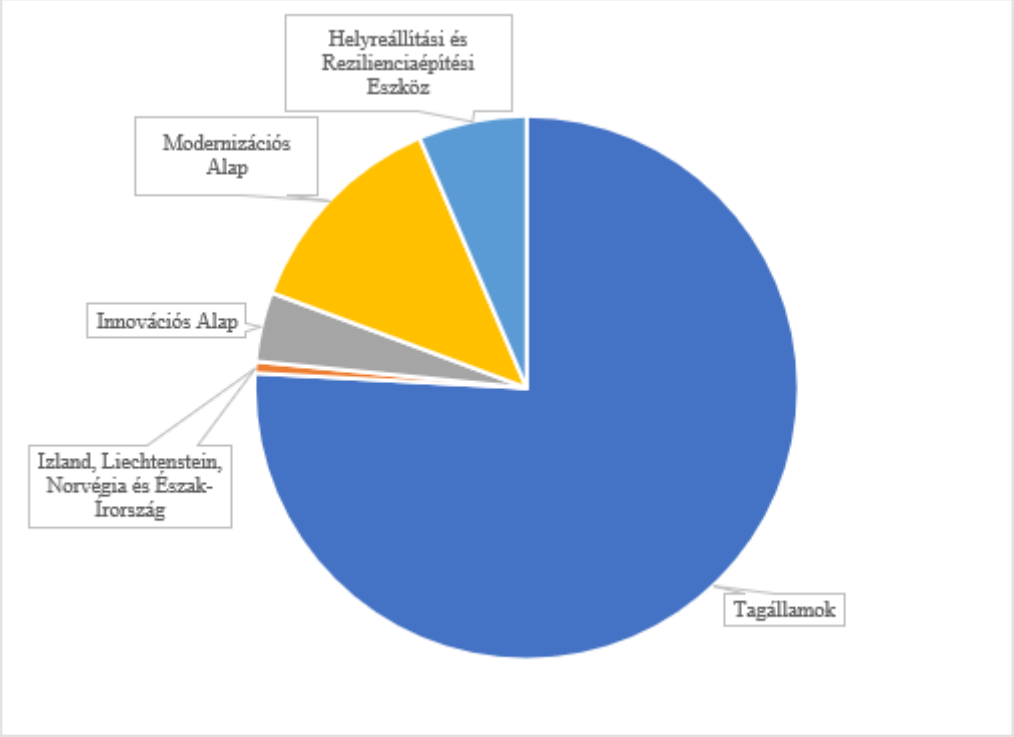
[53] A biomasszából származó nulla besorolású kibocsátás a létesítmények 2023. évi kibocsátásán felül 20,5 %-ot tesz ki.

[54] 2024. évi jelentés az energiaunió helyzetéről – lásd a 49. lábjegyzetet.

égetéséből származó kibocsátások az EU ETS keretében nulla besorolásúak, ezért a létesítmények teljes égetési kibocsátásán felül jelennek meg.

8. Az EU ETS-ből származó bevételek

A kibocsátási egységeknek az EU ETS árverésein történő értékesítése jelentős bevételt jelent a tagállamok számára, amelyet az éghajlat-politikai fellépés és az energetikai átalakulás támogatására fordítanak. 2023-ban az árverésből származó összbevétel 43,6 milliárd EUR volt. Ebből 33 milliárd EUR-t közvetlenül a tagállamoknak, 0,3 milliárd EUR-t pedig Izlandnak, Liechtensteinnek, Norvégiának és Észak-Írországnak juttattak. 7,4 milliárd EUR-t folyósítottak az ETS Innovációs Alap és az ETS Modernizációs Alap számára, a fennmaradó 2,8 milliárd EUR pedig a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközhöz került, ez utóbbi összeget a tagállamok a helyreállítási és rezilienciaépítési terveikbe foglalt reformok és beruházások végrehajtása révén a tiszta energiára való átállás előmozdítására és az energiabiztonság fokozására használják fel. A Figure 7 az árverésből származó 2023. évi bevételek megoszlását mutatja. Az országonkénti és alaponkénti részletes bevételi adatokat a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum III. szakasza tartalmazza.



7. ábra: Az ETS árverésből származó 2023. évi bevételeinek megoszlása a nemzeti költségvetések, az Innovációs Alap, a Modernizációs Alap, valamint a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz között

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatával megváltoztak az árverésből származó bevételek felhasználására vonatkozó szabályok. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10. cikkének (3) bekezdése értelmében 2023 júniusa óta a tagállamok a beszedett bevételek 100 %-át (vagy azzal egyenértékű pénzügyi értéket) az éghajlat-politikai fellépés és az energetikai átalakulás támogatására fordítják, kivéve azokat a

bevételeket, amelyeket a tagállamok a villamosenergia-igényes iparágak közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségeihez nyújtott támogatásra költenek (lásd a 8.1. fejezetet). A konkrét célok a 10. cikk (3) bekezdésében szerepelnek, és magukban foglalják az ipar dekarbonizációját, az energetikai átalakulást, a tiszta technológiákat, az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást, a közlekedési ágazat dekarbonizációját és az igazságos átmenetet célzó intézkedéseket. A Bizottság szorosan nyomon fogja követni ezen új kötelezettségnek való megfelelést, hogy biztosítsa, az ETS-ből származó összes bevételt valóban ezekre a célokra fordítsák.

A kötelezettség a tengeri közlekedés EU ETS-be való felvétele miatti kiegészítő kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételekre is kiterjed, ennek keretében a tagállamokat arra ösztönzik, hogy növeljék a tengeri ökoszisztémák, különösen a védett tengeri területek védelméhez, helyreállításához és jobb kezeléséhez való hozzájárulásukat. Továbbá azoknak a tagállamoknak, amelyek a hajózási társaságok lakossághoz viszonyított magas aránya miatt nagyobb mennyiségű kiegészítő kibocsátási egységet kapnak, a megfelelő részt tengeri vonatkozású célokra kell felhasználniuk.

A tagállamok az irányítási rendelet ((EU) 2018/1999 rendelet)[55] alapján minden évben jelentést tesznek a Bizottságnak az ETS-ből származó bevételeik felhasználásáról. Ezek a jelentések sablonokon alapulnak, és nyilvánosan hozzáférhetők[56]. A sablonokat 2024 májusában aktualizálták, hogy tükrözzék az új kötelezettséget, és további információkat gyűjtsenek a bevételek felhasználásáról[57]. A jelentésnek kellően részletesnek kell lennie az előirányzott kiadásnak való megfelelés értékeléséhez. Ellenkező esetben a Bizottság megbízhatja a tagállamokat az információk újbóli benyújtásával és az esetleges hiányosságok pótlásával.

Bár az ETS-ből származó valamennyi releváns bevételt éghajlattal és energiával kapcsolatos beruházásokra kell fordítani, ezt a költségvetést nem kell teljes egészében a bevétel keletkezésének évében elkölteni. A 10. cikk (3) bekezdése szerinti célokra felhasználandó 2023. évi bevételek 72 %-át már 2023-ban folyósították, további 3 %-át pedig egyedi intézkedésekre kötötték le. A jövőbeli jelentések ismertetni fogják, hogy a tagállamok hogyan használták fel a fennmaradó részt.

A tagállamok által 2023-ban beszedett 33 milliárd EUR ETS-bevételből 30,9 milliárd EUR a 10. cikk (3) bekezdése szerinti kötelezettség hatálya alá tartozik[58]. A jelentések szerint a 2023. évi bevételből 2,1 milliárd EUR-t a villamosenergia-igényes iparágak közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségeinek finanszírozására fordítottak. A 30,9 milliárd EUR-ból a tagállamok

[55] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról (HL L 328., 2018.12.21.).

[56] Use of ETS auctioning revenues - Reporting year 2024 – GovReg (Az ETS árverésből származó bevételeinek felhasználása – 2024. jelentéstételi év – Irányítási rendelet), Reportnet3, Európai Környezetvédelmi Ügynökség.

[57] Adopted: New templates for Member States' climate reporting (Elfogadva: Új sablonok a tagállamok éghajlat-politikai jelentéstételéhez), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2024.5.7.

[58] A tagállamokat arra ösztönözték, hogy a 2023. június 4-ig beszedett bevételek legalább 50 %-át fordítsák a dekarbonizációt és az energetikai átalakulást szolgáló beruházások támogatására. A 2023. június 5-től kezdődően beszedett bevételekre alkalmazni kell azt a kötelezettséget, hogy 100 %-ot (vagy azzal egyenértékű pénzügyi értéket) kell felhasználni a dekarbonizáció és az energetikai átalakulás ETS-ágazatokban történő támogatására.

jelentései[59] szerint már 22,2 milliárd EUR-t folyósítottak, és további 0,8 milliárd EUR-t kötöttek le a 10. cikk (3) bekezdése szerinti célokra. Így mintegy 7,9 milliárd EUR-t kell még elkülöníteni, folyósítani, és jelentést tenni róla.

Az Table 5 a tagállamok által 2023-ban beszedett 33 milliárd EUR összegű ETS-bevétel felosztását tartalmazza. A tagállamok arról is beszámoltak, hogy a korábbi években keletkezett bevételekből 2023-ban 1,0 milliárd EUR-t különítettek el (0,6 milliárd EUR-t folyósítottak és 0,4 milliárd EUR-t lekötöttek) a 10. cikk (3) bekezdése szerinti célokra.

5. táblázat: A tagállamok által 2023-ban beszedett 33 milliárd EUR összegű ETS-bevétel felosztása

	Bevétel (Milliárd EUR)
A jelentések szerint szén-dioxid-kibocsátási költségekhez nyújtott támogatás finanszírozására felhasznált bevétel	2,1
A 10. cikk (3) bekezdése szerinti kötelezettség hatálya alá tartozó és 2023-ban folyósított bevétel	22,2
A tagállamok által 2023-ban beszedett, a 10. cikk (3) bekezdése szerinti kötelezettség hatálya alá tartozó és lekötött bevétel	0,8
A tagállamok által 2023-ban beszedett, még elkülönítendő, folyósítandó és jelentendő bevételek	7,9

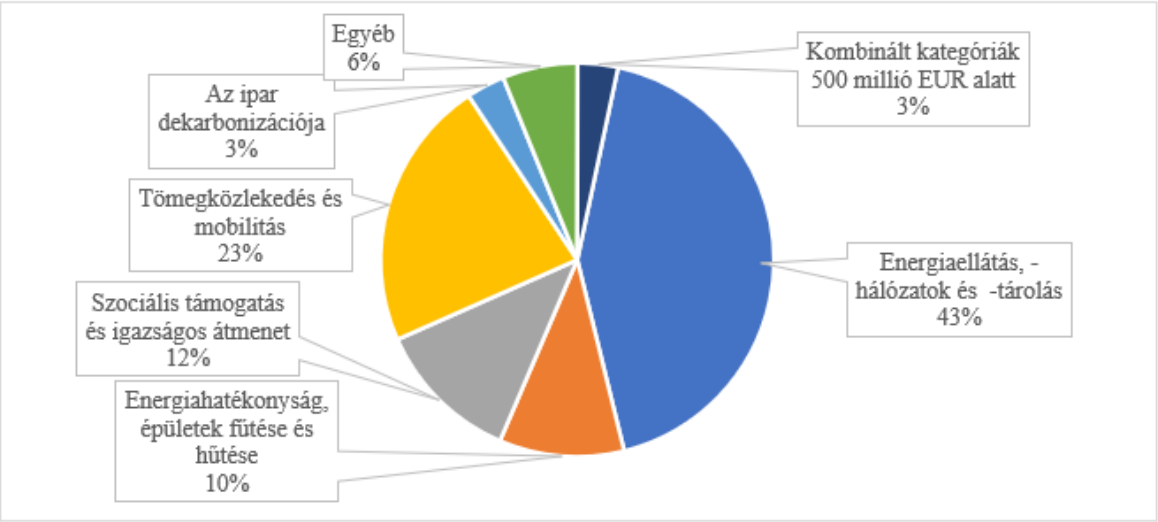
Amint azt a 8. ábra szemlélteti, a jelentések szerint 2023-ban a 10. cikk (3) bekezdése szerinti célokra folyósított 22,2 milliárd EUR bevételből 9,7 milliárd EUR-t használtak fel az „Energiaellátás, -hálózatok és -tárolás” kategóriába tartozó projektekre, 2,3 milliárd EUR-t az „Energiahatékonyság, épületek fűtése és hűtése” projektekre, 5,1 milliárd EUR-t pedig a „Tömegközlekedés és mobilitás” projektekre. Az e három kategóriában bejelentett 323 intézkedés közül megemlíthető például a fotovoltaikus rendszerek telepítése Romániában, az alacsony jövedelmű háztartások energiahatékonyságának javítására nyújtott támogatások Franciaországban, valamint a metróhálózatok bővítése Lisszabonban és Portóban (Portugália).

Emellett a tagállamok arról számoltak be, hogy 0,7 milliárd EUR-t különítettek el „Az ipar dekarbonizációja (alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiák, szén-dioxid-leválasztás, -hasznosítás és -tárolás, valamint energiahatékonyság az energiaágazaton kívüli ipari ágazatokban)” kategória projektjei számára, beleértve a Belgium Vallon régiójában működő vállalkozásoknak a klímasemleges gazdaságra való átálláshoz nyújtott pénzügyi és technikai támogatást. A tagállamok arról is beszámoltak, hogy 2,7 milliárd EUR-t különítettek el a „Szociális támogatás és igazságos átmenet” kategóriára; idetartozik például a görög Energetikai Átállást Támogató Alap (amely többek között az alacsony jövedelmű háztartásoknak nyújtott energiatámogatásokra, a vállalkozásoknak az átalakulással érintett

[59] Egyes országok, amelyek az ETS-ből származó bevételükkel társfinanszíroznak intézkedéseket, a társfinanszírozott intézkedés teljes értékéről jelentést tesznek; ezért az intézkedéseik összege meghaladja a bevételüket. Az ebben a fejezetben szereplő értékek ennek megfelelően kiigazításra kerültek, pl. ha az intézkedések összege a keletkező bevétel kétszerese volt, feltételezték, hogy az egyes intézkedéseknek és a közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek kompenzációjának felét az árverésből származó bevételekből fizették ki.

területeken nyújtott támogatásra, átképzési programokra és zöld infrastrukturális projektekre terjed ki).

A 2023. évi folyósításokból 1,4 milliárd EUR-t a tagállamok az „Egyéb” kategóriába jelentettek be, amely olyan intézkedéseket foglal magában, amelyek nem felelnek meg más kategóriáknak, vagy több kategóriába tartoznak. Példaként említhető a svéd Éghajlati Áttörés Alap, amely különböző kibocsátáscsökkentési, biogáz-, biodiverzitási és kutatási projekteket támogat.



8. ábra: Az ETS árverésekből származó 2023. évi bevételéből folyósítottként bejelentett 22,2 milliárd EUR kategóriánkénti felosztása. Az 500 millió EUR alatti kombinált kategóriák magukban foglalják (millió EUR-ban) a közúti közlekedést (309), az alkalmazkodást (155), a nemzetközi célokat és az éghajlatváltozás elleni küzdelem nemzetközi finanszírozását (110), a LULUCF-ágazatot, a mezőgazdaságot és a földalapú eltávolításokat (59), az igazgatási költségeket (54), a hulladékgazdálkodást (29), a tengeri közlekedést (17), a légi közlekedést (13) és a tartós eltávolításokat (3).

Az EU ETS árverésekből származó bevétele lényeges hozzájárulást jelentett ezekhez és számos más, a tagállamokban működő, hatásos projekthez. Ezek a projektek nemcsak a kibocsátások csökkentését segítették elő, hanem azt is biztosították, hogy a zöld átállás igazságos legyen. Az árverésből származó bevételekből (társ)finanszírozott 13 projektről készült esettanulmányok azt mutatják, hogy a bevételek pozitív hatást gyakorolnak az éghajlatvédelmi átállásra az EU-ban[60]. Fontos, hogy a tagállamok erőfeszítéseket tegyenek annak biztosítására, hogy az ETS-bevételekből finanszírozott intézkedések vagy projektek finanszírozási forrását láthatóvá tegyék az EU ETS fokozatos dekarbonizációhoz és az igazságos átmenethez való

[60] Climate and Energy in the EU, Use of ETS auctioning revenues, Good practices (Éghajlat és energia az EU-ban, az ETS árverésből származó bevételeinek felhasználása, bevált gyakorlatok), Európai Környezetvédelmi Ügynökség, 2024.10.11.

hozzájárulásának bemutatása érdekében. Ez a 2023-ra vonatkozóan jelentett intézkedések többsége esetében hiányzik, és a Bizottság további intézkedésekre törekszik.

A 2024. évi éghajlat-politikai eredményjelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum[61] áttekintést nyújt arról, hogy az egyes tagállamok hogyan használták fel ETS-bevételeiket.

8.1. A közvetett költségekhez nyújtott támogatások

A tagállamok állami támogatást nyújthatnak egyes energiaigényes iparágaknak az EU ETS szerint a közvetett kibocsátásokból eredő szén-dioxid-kibocsátási költségekhez, különösen a megnövekedett villamosenergia-árakból eredő költségekhez, amelyek amiatt magasak, hogy az energiavállalatok a kibocsátási egységek megvásárlásának a költségét áthárítják a vállalati fogyasztókra. A Bizottság elfogadta az EU ETS-hez kapcsolódó állami támogatásokról szóló iránymutatást annak érdekében, hogy harmonizálja ennek a támogatásnak a tagállamok közötti végrehajtását, és hogy minimalizálja az egységes piacon belüli versenytorzulásokat[62].

2023-ban 15 tagállam fizetett 2022-ben felmerült közvetett költségekért, miután támogatási programjaikat az állami támogatás értékelése céljából bejelentették a Bizottságnak, és miután a Bizottság elismerte azok összeegyeztethetőségét az egységes piaccal. Ausztria, Görögország és Szlovénia új programokat vezetett be, míg Hollandia leállította a programját[63]. A tagállamok által végrehajtott programok keretében a kedvezményezetteknek újra be kell fektetniük a támogatás egy részét olyan projektekbe, amelyek csökkentik közvetlen vagy közvetett szénlábnyomukat, és ezzel a kibocsátásáthelyezés kockázatának való kitettségüket.

A közvetett költségek kompenzációjára irányuló programmal rendelkező tagállamok kötelesek minden év vége után három hónapon belül a kedvezményezett ágazat vagy alágazat szerinti bontásban közzétenni a nyújtott kompenzáció teljes összegét. A Table 6 összefoglalja a 2022-ben felmerült közvetett költségekre 2023-ban kifizetett támogatásról a tagállamok által közzétett adatokat. Ezeket az összegeket az árverésből származó 2022. évi bevétellel is összehasonlítja.

Az e 15 tagállam által 2023-ban teljesített összes közvetettköltség-kifizetés megközelítőleg 3,95 milliárd EUR-t tett ki. Ez meghaladja a 2022-ben folyósított 2,16 milliárd EUR-t, ami a közvetettköltség-kifizetések mintegy 80 %-os növekedését jelenti. A támogatásban részesülő létesítmények száma kismértékben (56-tal) nőtt, mivel több tagállam hajtott végre közvetett költségekre vonatkozó programokat.

[61] COM(2024) 498 – 2024. évi éghajlat-politikai eredményjelentés és az azt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum (még nem tették közzé).

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

[63] Emellett Portugália 2022 végén közvetettköltség-programot fogadott el.

Egy adott évben a közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségekhez nyújtott támogatás az előző év kibocsátási egységei határidős árán alapul. Ezért a 2022-ben felmerült költségekre 2023-ban kifizetett támogatás a 2021. évi átlagos határidős árra épül. Ez az ár 54,1 EUR volt, ami több mint kétszerese a 2021-ben felmerült közvetett költségekre kifizetett 25,09 EUR-nak. Ez a határidős ár azóta nőtt, és 2022-ben és 2023-ban meghaladta a 80 EUR-t, ami azt jelenti, hogy a 2023-ban és 2024-ben felmerült közvetett költségekhez nyújtott támogatás magasabb szén-dioxid-áron fog alapulni. A közvetett költségek kompenzációjára irányuló programok jellemzően a teljes kérelmezési időszakra számított maximális költségvetéssel rendelkeznek (amely a legtöbb tagállam esetében a 2021–2030-as időszakot fedi le).

A közvetett költségekhez nyújtott kifizetések relatív értelemben is növekedtek. A 2022-ben felmerült közvetett költségekre vonatkozó összes kifizetés a tizenöt tagállam által beszedett, árverésből származó 2022. évi bevétel 16 %-ának felelt meg, míg a 2021-ben beszedett bevételek 10 %-át elérő kifizetéseket teljesítettek az ugyanazon év tekintetében támogatást nyújtó tizenhárom tagállamban. Ezt nagyrészt a következők vezérelték:
az árverésre bocsátott kibocsátási egységek abszolút mennyiségének csökkenése 2022-ben, valamint a határidős ár fent említett emelkedése.

6. táblázat: Az ETS árverési bevételeiből a 2022-ben felmerült közvetett költségekre 2023-ban kifizetett támogatási összegek

Tagállam	A 2022-ben felmerült közvetett költségekre kifizetett összeg [millió EUR]	Kedvezményezettek száma (létesítmények)	Árverésből származó bevételek 2022-ben[64] [millió EUR]	A közvetett költségekhez nyújtott támogatás relatív nagysága az árverésből származó bevételhez képest
Ausztria	184,8	76	375,4	49,2 %
Belgium	186,2	59	649,2	28,7 %
Csehország	50,3	21	670,6	7,5 %
Finnország	117,7	49	504,7	23,3 %
Franciaország	604,2	280	1834,7	32,9 %
Németország	1 643,7	668	6 772,4	24,3 %
Görögország[65]	171,5	53	1 314,0	13,1 %
Olaszország	150,6	251	3 166,1	4,8 %
Luxemburg	25,0	4	4,8	517,0 %
Lengyelország	372,7	95	4 966,4	7,5 %
Portugália[66]	25,0	22	661,6	3,8 %
Románia	145,0	30	482,4	30,1 %
Szlovákia	20,9	9	342,4	6,1 %
Szlovénia	26,0	17	170,5	15,3 %
Spanyolország	228,8	185	3 186,8	7,2 %

Azok a tagállamok, amelyek bármely évben az árverésből származó bevételük több mint 25 %-át fordítják a közvetett költségekre, jelentést kötelesek közzétenni, amelyben kifejtik e küszöbérték túllépésének okát. 2023-ban a legtöbb tagállam jóval e küszöbérték alatt maradt. Mindazonáltal öt tagállam fordította az árverésből származó bevétele több mint 25 %-át a

[64] A légi közlekedési kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevétel nélkül.

[65] Görögország esetében a táblázatban feltüntetett támogatáson felül 2023-ban 86,1 millió EUR összegű kifizetésre került sor a 2021-ben felmerült közvetett költségek kapcsán.

[66] Portugália esetében a táblázatban feltüntetett támogatáson felül 2022-ben 24,6 millió EUR összegű támogatás kifizetésére került sor 26 létesítmény számára a 2022-ben felmerült közvetett költségekre.

közvetett költségek kifizetésére: Ausztria, Belgium, Franciaország, Luxemburg és Románia. Az e tagállamok által benyújtott indokolásokat az alábbiak foglalják össze.

Ausztria arról számolt be, hogy 2022-ben ideiglenes programot fogadott el, amelynek értelmében a kompenzáció a magas villamosenergia-árak és az Ukrajna elleni orosz invázió miatt meghaladhatta a 25 %-ot. Belgiumban és Franciaországban az árverésből származó, kifizetett bevételek magas aránya annak volt betudható, hogy ezen országokban az alacsony szén-dioxid-kibocsátású villamosenergia-termelés részaránya magas, ami miatt a villamosenergia-igényes iparágak részarányához képest viszonylag alacsony az árverésből származó bevételük. Románia arról számolt be, hogy a 25 %-os küszöbértéket részben a kifizetések kiszámításához alapul vett szén-dioxid-ár emelkedése miatt lépték túl.

Luxemburg kiadásai messze meghaladták az árverésből származó összes bevételt. Bár az ország kifizetései 2023-ban növekedtek, a bevételek arányának növekedése az ország árverésre bocsátott mennyiségének csökkenésére is visszavezethető volt, amelyet elsősorban az okozott, hogy az ETS kibocsátási egységeit a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó ágazatok kibocsátásainak ellentételezésére használta fel. Ezt a gyakorlatot a „közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti rugalmasság”-nak nevezik[67]. Összességében Luxemburg 2022-ben 35 %-kal kevesebb bevételhez jutott, mint 2021-ben. Luxemburg és Románia azt is megemlítette, hogy a kibocsátási egységeknek a piaci stabilizációs tartalékba való áthelyezése hozzájárult az árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyiségének csökkenéséhez.

8.2. EU ETS Innovációs Alap

A teljes egészében az EU ETS által finanszírozott Innovációs Alap a világ egyik legnagyobb finanszírozási programja, amelynek célja a karbonszegény és a karbonsemleges innovatív megoldások és technológiák bevezetése az energia, az ipar és a karbonsemleges mobilitás területén. Az alap olyan projektekhez nyújt vissza nem térítendő támogatást, amelyek célja az innovatív, karbonszegény technológiák kereskedelmi forgalomba hozatala, valamint Európa dekarbonizációját és a klímasemlegességre való átállás támogatását célzó ipari megoldások piaci bevezetése. A (75 EUR/tCO_2 szén-dioxid-ár alapján) rendelkezésre álló 40 milliárd EUR becsült költségvetéssel rendelkező Innovációs Alap 2020 óta nyolc pályázati felhívást tett közzé, köztük egy pályázati felhívást az Európai Hidrogénbank keretében lebonyolított árverésekre.

[67] A közös kötelezettségvállalási rendelet egyszeri rugalmasságot biztosít, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy 2021–2030-ban legfeljebb 100 millió kibocsátási egységet töröljenek együttesen, hogy teljesíteni tudják az e rendelet szerinti üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési céljaikat. A rugalmasság azon tagállamok számára biztosított, amelyek célkitűzései jelentősen meghaladják mind az uniós átlagot, mind pedig a költséghatékony csökkentési potenciáljukat, valamint azon tagállamok számára, amelyek 2013-ban nem osztottak ki ingyenes EU ETS kibocsátási egységeket ipari létesítmények számára (összesen kilenc ország: Ausztria, Belgium, Dánia, Finnország, Hollandia, Írország, Luxemburg, Málta és Svédország). A törlést az érintett tagállam árverésre bocsátott mennyiségének terhére végzik el az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10. cikke alapján. A jogosult tagállamok bejelentették, hogy 2021–2023-ban 21 641 364 kibocsátási egységet használtak fel a közös kötelezettségvállalási rendelet rugalmassága alapján.

A Bizottság külön, részletesebben számol be az Innovációs Alap végrehajtásáról. Az Innovációs Alap végrehajtásáról szóló második eredményjelentés 2024 negyedik negyedévében várható[68].

A 2022. évi pályázati felhívásokat követően 39 nagy léptékű és 15 kis léptékű projekt tekintetében írtak alá támogatási megállapodást. Több mint 3,5 milliárd EUR-t fordítanak majd az innovációra, többek között az energiaigényes iparágakban, a hidrogéntermelésben, a megújulóenergia-termelésben, valamint az energiatároláshoz és a megújuló energiaforrásokhoz szükséges alkatrészek gyártásában, továbbá a dekarbonizáció előmozdítására
17 országban[69]. Mintegy 55 millió EUR-ból finanszírozzák a kis léptékű innovációt számos, kibocsátáscsökkentési nehézségekkel szembenéző ágazatban, ideértve a bioüzemanyag-, az üveg- és a kerámia-, a cement-, az energiatárolási ágazatot és a megújuló energia ágazatát[70].

A Dániában, Görögországban, Magyarországon és Lettországban támogatott projekteknek köszönhetően javult az Innovációs Alap ágazati és földrajzi egyensúlya. 2024 júniusáig az Innovációs Alap teljes portfóliója 127 végrehajtás alatt álló vagy a támogatási megállapodás előkészítésére váró projektet számlált, 7,35 milliárd EUR összegű EU ETS-hozzájárulással[71]. A becslések szerint ezek a projektek befejezésük után a működésük első tíz évében mintegy 457 Mt CO_2-egyenértéknek megfelelő kibocsátást takarítanak meg.

Az EU ETS szén-dioxid-ára által nyújtott ösztönző e projektek esetében sokkal nagyobb, mint az EU ETS-ből származó finanszírozás összege. Például az Innovációs Alap által támogatott projektekből a vállalkozásoknál jelentkező, elkerülhető szén-dioxid-kibocsátási költségből származó előny eddig 34 milliárd EUR (az alacsonyabb kibocsátásnak köszönhetően elkerült szén-dioxid-kibocsátási költségek 75 EUR/tCO_2 szén-dioxid-áron). Ez tükrözi az EU ETS logikáját, amely szerint a szén-dioxid-ár a fő hosszú távú ösztönző, míg az Innovációs Alap kiegészíti ezt az ösztönzőt a változás felgyorsítása érdekében[72].

Ezzel egyidejűleg a pályázati felhívások harmadik köréből 27 meghiúsult (nagy és kis léptékű) projektet választottak ki projektfejlesztési támogatásra az Innovációs Alap keretében. A program kezdete óta 70 projekt részesült projektfejlesztési támogatásban, aminek köszönhetően a jövőbeni jó minőségű pályázatok minőségi sorozata jött létre. E támogatás teljes összege 24 millió EUR, és a támogatást az Európai Beruházási Bank (EBB) nyújtja.

---

[68] A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az Innovációs Alap végrehajtásáról (COM(2022) 416 final).

[69] A projektek 16 tagállam (Ausztria, Belgium, Csehország, Dánia, Franciaország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Írország, Lengyelország, Lettország, Magyarország, Németország, Olaszország, Portugália, Spanyolország és Svédország), valamint Norvégia dekarbonizációjához járulnak hozzá.

[70] 16 grants from the EU's Innovation Fund awarded to projects across Europe (Tizenhat, az EU Innovációs Alapjából finanszírozott vissza nem térítendő támogatást ítéltek oda Európa-szerte megvalósuló projekteknek), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2023. 6. 6.

[71] Az Innovációs Alap keretében aláírt projektek aktualizált portfóliója.

[72] A 2009/29/EK irányelv (20) preambulumbekezdése, amelyet az (EU) 2018/410 irányelv (14) preambulumbekezdése megerősített.

Az Innovációs Alap „nettó zéró” technológiákra vonatkozó 2023. évi pályázati felhívása (IF23 NZT felhívás) 2024. április 9-én lezárult, a felhívásra 337 pályázat érkezett be. A felhívás három általános dekarbonizációs téma mellett kis, közepes és nagy léptékű projektekbe szervezett, a tiszta technológián alapuló gyártására és kísérleti projektekre irányuló célzott témákat is tartalmazott. Az IF23 NZT felhívás már tükrözte a kibocsátáskereskedelem épületekre, közúti közlekedésre és különösen a tengerhasznosítási ágazatra kiterjesztett alkalmazását, és különös rendelkezéseket fogalmazott meg ez utóbbi ágazat dekarbonizációjának felgyorsítása érdekében, többek között a megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagok előállításával és elterjedésével kapcsolatban.

Az IF23 NZT felhívás eredményei 2024 negyedik negyedévében várhatók, és a támogatási megállapodások aláírására várhatóan 2025 elején kerül sor. Mintegy 4 milliárd EUR-t biztosítanak az innovatív, karbonszegény és „nettó zéró” technológiák finanszírozására. Most először, azok a projektek, amelyek megfelelnek az összes odaítélési szempontra vonatkozó minimális küszöbértékeknek, megkapják a STEP-rendelet ((EU) 2024/795 rendelet)[73] által bevezetett STEP (Stratégiai Technológiák Európai Platformja) pecsétet. A pecsét uniós minőségi védjegy, amelyet olyan magas színvonalú projekteknek ítélnek oda, amelyek hozzájárulnak a STEP célkitűzéseihez. A szóban forgó projektek esetében a pecsét megkönnyíti a tagállamoktól származó finanszírozáshoz való hozzáférést.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatával versenyeztetéses ajánlattételt (a továbbiakban: aukciók) vezettek be az Innovációs Alapban; a nem biológiai eredetű megújuló hidrogén üzemanyagok (RFNBO H_2) előállítására irányuló első kísérleti aukció 2023. november 23. és 2024. február 8. között zajlott (IF23 aukció). Az IF23 aukcióra 132 ajánlat érkezett 17 európai országból, amelyek a rendelkezésre álló költségvetés tizenötszöröse iránti igényt mutattak, ami jelentős túljelentkezést jelzett. Az elbírálás eredményeit 2024. április végén tették közzé.

Az IF23 aukción hét ajánlatot választottak ki a támogatási megállapodás előkészítésére, az uniós hozzájárulás pedig összesen 720 millió EUR-t tett ki[74]. A kiválasztott projektek az előállított RFNBO H_2 kilogrammjára 0,37 EUR és 0,48 EUR közötti összegű ajánlatot nyújtottak be. A kísérleti aukció ajánlatalapú kialakítása alapján ezek a projektek 8 millió EUR-tól 245 millió EUR-ig terjedő támogatásban részesülnek az Innovációs Alapból. A megállapodások aláírására várhatóan 2024 októberében kerül sor.

Ezzel az első kísérleti aukcióval az Innovációs Alap az „aukció mint szolgáltatás” funkciót is tesztelte, lehetővé téve az EGT-országok számára, hogy az Innovációs Alap aukcióját arra használják, hogy az Innovációs Alap aukciós költségvetésébe nem illeszkedő nemzeti projektek számára további nemzeti forrásokat különítsenek el. Németország 350 millió EUR-val járult hozzá egy nemzeti finanszírozási kerethez a kísérleti aukción. Hasonlóképpen, az

[73] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/795 rendelete (2024. február 29.) a Stratégiai Technológiák Európai Platformjának (STEP) létrehozásáról (HL L 2024/795, 2024.2.29.).

[74] Három spanyolországi, két portugáliai és egy-egy finnországi és norvégiai projekt.

Éghajlatpolitikai Főigazgatóság szorosan együttműködik a Versenypolitikai Főigazgatósággal annak érdekében, hogy hasonló funkciót alakítson ki a rendszeres pályázati felhívások esetében, „támogatás mint szolgáltatás” elnevezéssel. Mindkét funkció lehetővé teszi az EGT-országok számára, hogy kiaknázzák az Innovációs Alap jól bevált értékelési eljárásait, valamint elkerüljék az abból eredő szükségtelen adminisztratív terheket, hogy ugyanazon technológiákra új támogatási rendszereket dolgoznak ki és működtetnek.

8.3. EU ETS Modernizációs Alap

A Modernizációs Alap az EU ETS által finanszírozott szolidaritási program. Az alap 10 alacsonyabb jövedelemmel rendelkező tagállamot[75], 2024-től pedig 13 alacsonyabb jövedelemmel rendelkező tagállamot[76] támogat a 2030-ra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai célok elérésében azáltal, hogy segíti az energiarendszerek korszerűsítésére és az energiahatékonyság javítására irányuló projektek bevezetését. Az alap költségvetése az EU ETS összkvótája egy részének (amely 438 millió kibocsátási egységnek felel meg) árveréséből származik, amelyet rögzített kulcs alapján osztanak ki a kedvezményezett tagállamok között[77]. Emellett hat kedvezményezett tagállam 320 millió kibocsátási egységet csoportosított át az EU ETS 3. szakaszából (2013–2020) a Modernizációs Alapba. Az alap teljes mérete így meghaladja a 750 millió kibocsátási egységet, ami 2021-től 2030-ig 56 milliárd EUR-t tesz ki, 75 EUR/tCO_2 átlagos szén-dioxid-árat feltételezve.

Bár a tagállamok választják ki az általuk támogatni kívánt beruházásokat, az alapból származó forrásaik nagy részét kiemelt beruházásokra kell fordítaniuk. Ezek közé tartozik a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia termelése és felhasználása, a fűtés és a hűtés, az energiahatékonyság, a tárolás és az energiahálózatok korszerűsítése, az alacsony jövedelmű háztartások támogatása az energiaszegénység kezelése érdekében, valamint az igazságos átmenetet célzó intézkedések a fosszilis tüzelőanyagoktól függő régiókban. Az EBB felülvizsgálja a beruházási javaslatokat. A Bizottság akkor hoz folyósítási határozatot, ha az EBB prioritásként jóváhagyja a beruházást, vagy nem prioritásként az alap beruházási bizottsága általi finanszírozásra javasolja a projektet. A folyósítási határozatokat minden évben két ciklusban bocsátják ki, ezek valamennyi kedvezményezett tagállam beruházásait lefedik.

2021 januárja óta 176 programot és egyedi projektet hagytak jóvá összesen 12,7 milliárd EUR összeg erejéig, amelyet a kedvezményezett tagállamoknak folyósítottak. Ezek a kezdeményezések főként a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiához, az

[75] Az első kedvezményezett tagállamok a következők voltak: Bulgária, Csehország, Észtország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Románia és Szlovákia.

[76] Görögországot, Portugáliát és Szlovéniát az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálata során adták hozzá az eredeti 10 tagállamhoz.

[77] Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv IIb. melléklete – A Modernizációs Alap allokációs kulcsa.

energiahatékonysághoz, az energiatároláshoz és az energiahálózatok korszerűsítéséhez kapcsolódtak. A Table 7 az egyes tagállamok számára folyósított összegeket mutatja be.

2024 júniusában a Bizottság elfogadta a Modernizációs Alap keretében történő folyósításról szóló hetedik folyósítási határozatot[78], 2021 óta a második legnagyobb összegben. Ennek alapján az EBB összesen 2,9 milliárd EUR összegű kifizetést teljesített 10 kedvezményezett tagállamnak[79] 39 beruházási javaslat finanszírozására. A projektek közé tartozik a háztartások számára új fotovoltaikus rendszerek beszerzéséhez és telepítéséhez nyújtott támogatás Csehországban, valamint a megújuló energiaforrásokból történő villamosenergia-termelésre irányuló, kompenzációs különbözeti szerződéseken alapuló támogatási programok Romániában.

A nem kiemelt projektek esetében 2024. augusztus 13-án, a kiemelt projektek esetében pedig 2024. szeptember 10-én zárult le a Modernizációs Alap keretébe tartozó pályázatok újabb körének benyújtása.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv felülvizsgálata jelentős változásokat eredményezett a Modernizációs Alap méretében és irányításában. Az alap méretét 110 millió kibocsátási egységgel növelték. Ezt a kiegészítést 13 kedvezményezett tagállam – a 10 eredeti kedvezményezett, valamint Görögország, Portugália és Szlovénia – között osztják meg. Az alap forrásainak nagyobb részét különítették el a kiemelt beruházások listájára, amelyet kiterjesztettek a megújuló energiaforrásokon alapuló fűtésre és az igazságos átmenetre a szénfüggő régiókban. A gázzal kapcsolatos beruházásokra számos korlátozást alkalmaztak. 2025-től a beruházásoknak meg kell felelniük a taxonómiai rendelet szerinti, a jelentős károkozás elkerülését célzó követelményeknek is. A felülvizsgálatra tekintettel módosult a Modernizációs Alapról szóló rendelet (2020/1001 rendelet)[80]. A módosított rendelet 2024. január 1-jén lépett hatályba.

[78] C(2024) 4190 final – A Bizottság határozata (2024. június 12.) a Modernizációs Alapból származó bevételeknek a 2003/87/EK irányelv szerinti folyósításáról – 2024. évi első féléves kifizetési ciklus.

[79] A Modernizációs Alap keretében történő folyósításról szóló ötödik folyósítási határozat Románia (1,1 milliárd EUR), Csehország (835 millió EUR), Lengyelország (698 millió EUR), Magyarország (77 millió EUR), Bulgária (65 millió EUR), Litvánia (59 millió EUR), Horvátország (52 millió EUR), Szlovákia (35 millió EUR), Lettország (27 millió EUR) és Észtország (24 millió EUR) részére szóló kifizetéseket engedélyezett.

[80] A Bizottság (EU) 2020/1001 végrehajtási rendelete (2020. július 9.) az egyes tagállamok energiarendszereinek korszerűsítését és energiahatékonyságának javítását célzó beruházásokat támogató modernizációs alap működése tekintetében a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv részletes alkalmazási szabályainak megállapításáról (HL L 221., 2020.7.10.).

7. táblázat: A Modernizációs Alapból (2021. január 1-jétől 2024. június 30-ig) folyósított összes kifizetés

Kedvezményezett tagállam	Folyósított összeg (millió EUR)
Bulgária	262
Csehország	4 343
Észtország	178
Horvátország	262
Magyarország	185
Litvánia	183
Lettország	32
Lengyelország	1 908
Románia	4 679
Szlovákia	615
Összesen	**12 647**

8.4. EU ETS Dekarbonizációs Alap Görögország számára

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10a. cikkének (9) bekezdése lehetővé teszi Görögország számára, hogy bizonyos feltételek mellett legfeljebb 25 millió kibocsátási egységet igényeljen szigetei villamosenergia-ellátásának dekarbonizációja céljából[81]. Görögország, az Európai Bizottság és az EBB azon dolgozik, hogy átültesse a gyakorlatba ezt a rendelkezést. Az EBB feladata lesz a szigetek villamosenergia-ellátásának dekarbonizációjára irányuló görög projektjavaslat pénzügyi életképességének és társadalmi-gazdasági előnyeinek értékelése. Amennyiben valamennyi feltétel teljesül, többek között az is, hogy az EBB jóváhagyja a Görögország által a 10a. cikk (9) bekezdése szerint benyújtott projektjavaslatot, a kibocsátási egységeket árverésre bocsátanák, és a bevételeket a jóváhagyott projektelemek legfeljebb 60 %-ának társfinanszírozása céljából rendelkezésre bocsátanák. A finanszírozásnak konkrétan a szigetek megújulóenergia-ellátási projektjeit kell támogatnia, és elő kell segítenie a szigetek összekapcsolását a szárazföld villamosenergia-hálózatával.

[81] 25 millió kibocsátási egységet különítettek el az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10a. cikkének (9) bekezdése szerinti lehetséges felhasználásra (A Bizottság közleménye a 2021-ben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának a 2003/87/EK irányelvvel létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer keretébe tartozó piaci stabilizációs tartalék működése céljából történő közzététele, valamint a 2013–2020 közötti időszakban ki nem osztott kibocsátási egységek számának közzététele, 2022/C 195/02, C/2022/2780, HL C 195., 2022.5.13.).

9. Légi közlekedés

Az EU ETS 2012 óta szabályozza a légi közlekedési ágazatból származó kibocsátásokat. Jogilag a rendszer hatálya az EGT-ből induló és EGT-be érkező összes járatra kiterjed. 2013-ban azonban az EU a légi közlekedési ágazatra vonatkozó ETS-kötelezettségeket az EGT-n belüli légi járatokra korlátozta annak érdekében, hogy támogassa egy piaci alapú globális intézkedés Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) általi kidolgozását a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentése céljából[82]. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv hatályának korlátozását azóta háromszor meghosszabbították, és az irányelv 2023. évi felülvizsgálata hangsúlyozza, hogy ez kellene, hogy legyen az EU ETS-től való utolsó, határidőhöz kötött eltérés[83].

2013 és 2023 között az EU ETS összesen 206 Mt-val csökkentette a légi közlekedés nettó CO_2-kibocsátását más ágazatok kibocsátáscsökkentésének finanszírozása révén. 2012 és 2020 között a légijármű-üzemeltetők közel 19 millió nemzetközi jóváírást használtak fel az EU ETS-nek való megfelelésre.

2020. január 1-jétől az EU ETS hatálya alá tartoznak a Svájcba induló légi járatok, a svájci ETS pedig kiterjed az EGT területén lévő repülőterekre induló légi járatokra. Ez biztosítja a dekarbonizációra irányuló ösztönzöttséget, ugyanakkor kiegyenlíti a versenyfeltételeket mindkét irányban. 2021. január 1-jétől az EU ETS hatálya alá tartoznak az Egyesült Királyságba induló légi járatok, az egyesült királysági ETS pedig kiterjed az EGT területén lévő repülőterekre induló légi járatokra. Ezzel az Egyesült Királyság EU-ból való kilépése ellenére fenntartható a légi közlekedésből származó kibocsátás szén-dioxid-árazási lefedettsége.

2024. január 1-je óta az EU ETS kiterjed az EU kilenc legkülső régiójába irányuló és onnan induló járatok többségéből származó kibocsátásokra[84], valamint a legkülső régiókból Svájcba és az Egyesült Királyságba induló járatokból származó kibocsátásokra. Ez összességében a kibocsátáskereskedelmi rendszer szén-dioxid-árazási lefedettsége mintegy 7 %-os kiterjesztésének felel meg. Svájc 2024-től szintén belefoglalta a kibocsátáskereskedelmi rendszerébe
a legkülső régiókba induló járatokból származó kibocsátásokat[85].

[82] 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.).

[83] Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv felülvizsgálatáról szóló 958/2024/EU irányelv (30) preambulumbekezdése.

[84] 2030-ig biztosított az EU ETS-től való ideiglenes eltérés valamely tagállam legkülső régiójának repülőtere és ugyanazon tagállam repülőtere között közlekedő járatok kibocsátásai tekintetében.

[85] Additional free allocation for flights to outermost regions, Emissions trading system for aircraft operators (Kiegészítő ingyenes kiosztás a legkülső régiókba irányuló járatok számára, Kibocsátáskereskedelmi rendszer légijármű-üzemeltetők számára), Szövetségi Környezetvédelmi Hivatal, 2024.8.31.

Ezzel egyidejűleg, az ICAO-n belüli előrelépés megkönnyítése érdekében az EU ETS légi közlekedésre vonatkozó, Európán belüli korlátozott hatályát 2026 végéig meghosszabbították, mivel minden nagyobb harmadik országnak 2027-től kellene alkalmaznia a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerét (CORSIA). 129 állam vesz részt a CORSIA 2024 és 2026 közötti önkéntes szakaszában.

2023-ban mintegy 26 millió légi közlekedési kibocsátási egységet adtak ki az EU ETS alkalmazandó hatályával összhangban. Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek száma 22,5 millió volt. Az EGT nemzeti tisztviselői által kezelt légijármű-üzemeltetők alig kevesebb mint 0,5 millió svájci légi közlekedési kibocsátási egységet kaptak ingyenesen a svájci ETS keretében. Megközelítőleg 5,7 millió légi közlekedési kibocsátási egységet bocsátottak árverésre 2023-ban.

A légijármű-üzemeltetők kibocsátása 2023-ban továbbra is nőtt 2022-höz képest. 2023-ban a kibocsátás 54,1 Mt CO_2-egyenértéket tett ki (beleértve a Svájc által igazgatott üzemeltetőkhöz tartozó 0,9 Mt-t), ami a 2022. évi 49,5 Mt-hoz képest növekedést jelent. Az EU ETS légi közlekedésből származó kibocsátása megközelíti a 2019-es szintet (az Egyesült Királyság EU-ból való kilépésével kiigazítva), ami megerősíti a Covid19-világjárvány előtti kibocsátási szintekhez való visszatérést[86]. Table 8 A 8. táblázat a légijármű-üzemeltetőktől származó, hitelesített kibocsátás mennyiségét, valamint a légi közlekedési ágazatban ingyenesen kiosztott és árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyiségét mutatja be 2019 óta. Az EU ETS 2021 óta nem terjed ki az Egyesült Királyságból érkező járatokra.

Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag részeként 2023-ban két reformot fogadtak el a légi közlekedésre vonatkozóan az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerrel kapcsolatban: az ágazat kibocsátáscsökkentésének előmozdítása[87] érdekében, valamint az uniós székhelyű légitársaságok Európán kívüli járatai tekintetében a CORSIA uniós jogban történő végrehajtására[88]. Ezek végrehajtása folyamatban van.

A CORSIA uniós jogban való végrehajtása érdekében a Bizottság 2024 februárjában elfogadta a 2023. évi kibocsátások tekintetében a CORSIA-t alkalmazónak tekintett államok jegyzékét[89]. Ezt a jegyzéket évente frissítik. 2024 júliusában a Bizottság közzétette a CORSIA szerinti

[86] European Aviation Overview 24-30 May (Európai Légi Közlekedési Kitekintés, május 24–30.), Eurocontrol, 2023.6.1.

[87] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/958 irányelve (2023. május 10.) a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL L 130., 2023.5.16.).

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

[89] A Bizottság (EU) 2024/622 végrehajtási rendelete (2024. február 22.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazásában a 2023. évi kibocsátások tekintetében a CORSIA-t alkalmazónak tekintett államok jegyzékéről (HL L, 2024/622, 2024.2.23.).

kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámítására vonatkozó szabályokat[90]. A tagállamok illetékes hatóságai 2026 végéig alkalmazzák ezeket a szabályokat a kibocsátásokra.

Az átláthatóság javítása felé tett jelentős lépésként a Bizottság 2024 márciusában közzétette a légi közlekedési tevékenységekből származó 2022. évi összesített éves kibocsátási adatokat[91]. Ez a közzététel a Bizottságnak az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatára irányuló jogalkotási folyamat során kiadott nyilatkozatát[92] követte. A Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy több adatot tesz közzé a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokról az üzleti szempontból érzékeny adatok egyidejű védelme mellett.

[90] A Bizottság (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelete (2024. július 9.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a kibocsátáskompenzációs követelmények CORSIA céljából való kiszámítása tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L, 2024/1879, 2024.7.10.).

[91] Publication of 2022 emissions data from aviation (A légi közlekedés 2022. évi kibocsátási adatainak közzététele), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2024. 3. 8.

[92] A Bizottság nyilatkozata, 2023.4.20.

8. táblázat: Légi közlekedés az EU ETS-ben (2019–2023) – hitelesített kibocsátás [millió tonna CO_2-egyenérték], ingyenes kiosztás és árverésre bocsátott kibocsátási egységek [millió kibocsátási egység]

Tárgyév	2019	2020	2021[59]	2022	2023
Hitelesített kibocsátások – légi közlekedés	68,2	25,2	27,9	49,5	54,1
Változás az előző évhez mérten[93]	+1 %	−63 %	+30 %	+77 %	+9,5 %
Ingyenes kiosztás (EU-27 Izlanddal, Liechtensteinnel, és Norvégiával, valamint az Egyesült Királysággal és Svájccal együtt)[94]	31,3[95]	32,5	24,0	23,1	22,5
Ingyenes kiosztás az új belépők és gyorsan növekvő üzemeltetők számára létrehozott különleges tartalékból	1,0	0,8	0,3	0,25	0,23
Az árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyisége	5,5	9,2	3,8	3,7	5,7

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálata előmozdítja a „szennyező fizet” elv végrehajtását a légi közlekedési ágazatban. A légijármű-üzemeltetők számára biztosított ingyenes kibocsátási egységeket 2025 végéig fokozatosan megszüntetik. 2024-ben 25 %-kal kevesebb ingyenes kibocsátási egységet osztottak ki a légijármű-üzemeltetők számára.

Ugyanakkor 20 millió kibocsátási egységet különítettek el (amelyek becsült aktuális piaci értéke mintegy 1,5 milliárd EUR 75 EUR/tCO_2 szén-dioxid-ár mellett) a támogatható alternatív üzemanyagok elterjedésének további támogatására. Ez a támogatás növeli azt a pénzügyi ösztönzőt, amelyet az EU ETS az alternatív üzemanyagok számára biztosít a fosszilis tüzelőanyagokkal szemben, ennek értelmében a nulla besorolás nyomán egy tonna üzemanyagra több mint

[93] Figyelembe véve az EU ETS-ben a légi közlekedés aktualizált hatályát (az Egyesült Királyságból érkező járatok nélkül). A Svájc által kezelt légijármű-üzemeltetőktől származó adatok csak a 2020–2023-as időszakra vonatkozó bejegyzésekben szerepelnek.

[94] 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. Források: EUTL, Éghajlatpolitikai Főigazgatóság.

[95] 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.). Az Egyesült Királyság számára történő kiosztást (4,31 millió kibocsátási egység 2019-re) 2019-ben felfüggesztették 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. A kiosztás 2020-ban folytatódott.

200 EUR pénzügyi ösztönző jár. Ez az ösztönző 2024. január 1-je óta áll rendelkezésre az ETS-útvonalakon feltöltött támogatható üzemanyagok esetében. Az energiaadó-irányelv folyamatban lévő felülvizsgálata várhatóan tovább növeli ezt az ösztönzőt.

Felismerve, hogy a CO_2-től eltérő légi közlekedési hatásokat már nem lehet figyelmen kívül hagyni[96], külön nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keretet vezettek be, amelynek alkalmazása 2025. január 1-jén indul. A végrehajtási szabályokat a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet 2024. augusztus 29-én elfogadott második felülvizsgálata során határozták meg[97].

10. Tengeri közlekedés

A tengeri közlekedés jelentős CO_2-kibocsátó, amely az EU teljes CO_2-kibocsátásának mintegy 3–4 %-át adja (2023-ban több mint 126 Mt), ha az EGT-be irányuló és onnan induló utakból származó összes kibocsátást vesszük figyelembe. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálata 2024. január 1-jétől kiterjesztette az EU ETS-t a tengeri közlekedési tevékenységekből származó kibocsátásokra. A tengeri közlekedésből származó kibocsátások az EGT-n kívül induló vagy végződő utakból származó kibocsátások 50 %-a, valamint az EGT-n belüli két kikötő közötti utak és az EGT-n belüli kikötőben tartózkodó hajók esetében a kibocsátások 100 %-a tekintetében tartoznak az EU ETS hatálya alá. E hatályt figyelembe véve az EU ETS 2023-ban a tengeri közlekedésből származó 85 Mt CO_2-ra terjedt ki.

Az EU ETS e kiterjesztése a hatálya alá tartozó más ágazatokra vonatkozó rendelkezéseken, valamint a tengeri MRV-rendeleten (a tengeri közlekedésből eredő ÜHG-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelet)[98] alapul. 2024-ben és 2025-ben (a végrehajtás első két évében) az EU ETS kiterjed majd az EGT kikötőibe befutó nagy hajók CO_2-kibocsátására, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekednek. 2026-tól kiterjesztik majd a CH_4-(metán-) és a N_2O-(dinitrogén-oxid-) kibocsátásokra.

A tengerhasznosítási ágazat azon kötelezettsége, hogy a kibocsátása tekintetében kibocsátási egységeket adjon le az EU ETS-ben, fokozatosan kerül bevezetésre. A kezdeti bevezetési időszakban a hajózási társaságok csak a kibocsátásuk egy

[96] A globális légi közlekedés éghajlatra gyakorolt általános hatása jóval nagyobb, mint csupán a CO_2-összetevő. A légi közlekedés teljes hatása becslések szerint a CO_2-kibocsátás 2–4-szeresére tehető a CO_2-től eltérő hatások figyelembevétele esetén. E kibocsátás kezelése azért lényeges, mert az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (IPCC) az éghajlatváltozás mérsékléséről szóló hatodik értékelő jelentésében kiemelte a nemzetközi légi közlekedést (és a hajózást) azon ágazatok közül, amelyek éghajlat-politikai céljai elmaradnak a Párizsi Megállapodás értelmében a globális hőmérséklet-emelkedés megfékezéséhez szükséges szinttől.

[97] New monitoring rules agreed for the EU ETS, including non-CO_2 emissions from the aviation sector, (Az EU ETS-re vonatkozóan elfogadott új nyomonkövetési szabályok, beleértve a légi közlekedési ágazatból származó, szén-dioxidtól eltérő kibocsátásokat), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2024.8.30.

[98] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19.).

része tekintetében lesznek köteles kibocsátási egységeket leadni a következő ütemezés szerint:

- 2025: a 2024-ben bejelentett kibocsátásuk 40 %-a után,
- 2026: a 2025-ben bejelentett kibocsátásuk 70 %-a után,
- 2027-től: a 2026-ban és a későbbi évek során bejelentett kibocsátásuk 100 %-a után.

Az EU ETS környezeti integritásának biztosítása érdekében, ha 2024-ben és 2025-ben kevesebb kibocsátási egységet adnak le a tengeri közlekedésből származó hitelesített kibocsátásokhoz képest, a tagállamok a különbségnek megfelelő számú kibocsátási egységet törölni fognak.

A tengeri MRV-rendelet és a vonatkozó másodlagos jogszabályok felülvizsgálatát 2023-ban véglegesítették. Összesen nyolc végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadtak el[99],
hogy az EU ETS a tengeri közlekedésre vonatkozóan 2024-től működőképes legyen. A Bizottság az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség támogatásával kommunikációs és tudatosságnövelő kezdeményezések – többek között útmutató dokumentumok – révén segíti az érdekelt feleket a végrehajtásban[100].

A tengeri közlekedésből származó kibocsátásoknak az EU ETS-be való felvétele az ágazat dekarbonizációjára irányuló átfogó uniós stratégia része. Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag valamennyi tengerrel kapcsolatos jogszabályához[101] hasonlóan ösztönözni fogja az energiahatékonyságot és a karbonszegény megoldásokat, valamint hozzá fog járulni az alternatív alacsony kibocsátású üzemanyagok és a tengeri hajózásban használatos hagyományos fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbség csökkentéséhez. Az EU ETS hatálya alá tartozó hajók 2025. március 31-ig nyújtják be az első jelentéstételi időszakra (2024) vonatkozó kibocsátási adatokat, és 2025. szeptember 30-ig adják le a megfelelő számú kibocsátási egységeket. Az EU ETS más ágazataihoz hasonlóan elsősorban a tagállamok illetékes hatóságai lesznek felelősek a rendszer végrehajtásáért. Ez magában foglalja az ellenőrzési és végrehajtási tevékenységeket, valamint a hajók által benyújtott nyomonkövetési terveknek az akkreditált hitelesítők általi értékelést követő jóváhagyását.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv jelentési és felülvizsgálati záradékot tartalmaz a tengeri közlekedésre vonatkozóan az EU ETS végrehajtásának nyomon követése, különösen a

[99] Ezek közé tartozik az (EU) 2023/2297 végrehajtási rendelet, az (EU) 2023/2449 végrehajtási rendelet, az (EU) 2023/2599 végrehajtási rendelet, az (EU) 2023/2776 felhatalmazáson alapuló rendelet, az (EU) 2023/2849 felhatalmazáson alapuló rendelet, az (EU) 2023/2895 végrehajtási határozat, az (EU) 2023/2917 felhatalmazáson alapuló rendelet és az (EU) 2024/411 végrehajtási határozat.

[100] További információkért lásd a Bizottság Reducing emissions from the shipping sector (A hajózási ágazatból származó kibocsátások csökkentése) honlapját.

[101] Az EU ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztése mellett ezek az intézkedések magukban foglalnak egy, a fenntartható alternatív üzemanyagok iránti kereslet élénkítésére irányuló kezdeményezést (a 2009/16/EK irányelvet módosító FuelEU Maritime kezdeményezés), valamint az energiaadóról (2003/96/EK irányelv), az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról (2014/94/EU irányelv) és a megújuló energiáról ((EU) 2018/2001 irányelv) szóló meglévő irányelvek felülvizsgálatát.

kijátszást megvalósító magatartás korai szakaszban történő észlelése és kezelése, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben bekövetkezett releváns fejlemények értékelése érdekében, ahol az EU támogatja a hajózásra vonatkozó globális ÜHG-kibocsátási árképzési mechanizmus kidolgozását, valamint egy olyan üzemanyagszabvány kidolgozását, amely a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok ÜHG-intenzitásának fokozatos csökkentését szabályozza. Emellett a Bizottság 2026-ban felül fogja vizsgálni EU ETS-t a tengeri közlekedésre vonatkozóan, és meg fogja vizsgálni annak lehetséges kiterjesztését az 5 000 bruttó tonnatartalom alatti, de 400 bruttó tonnatartalomnál nem kisebb hajókra.

11. Az EU ETS végrehajtási kerete

A zökkenőmentesen működő és környezetvédelmi szempontból hiteles EU ETS a nyomonkövetési, jelentési, hitelesítési és akkreditációs követelmények megbízható keretrendszerétől függ. E követelményeket harmonizálták a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelettel, valamint az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelettel (2018/2067 rendelet)[102]. Az országoknak minden évben jelentést kell tenniük e rendeletek és az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv végrehajtásáról.

Ez a fejezet az EU ETS végrehajtására vonatkozó adatokra támaszkodik, amelyeket az országok az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 21. cikke alapján évente jelentenek be (június 30-i határidővel). 2024. október 25-ig, e jelentés véglegesítésének napjáig Olaszország még mindig nem nyújtotta be a 2023-ra vonatkozó jelentését. Az Olaszországra vonatkozó legfrissebb adatok hiányában ez a fejezet az Olaszország által 2022-re vonatkozóan jelentett adatokat használja közelítő értékként ahhoz, hogy lehetővé tegye az évenkénti összehasonlítást. Az összes többi ország esetében a jelentés a 2023. évi adatokat veszi alapul.

11.1. A kibocsátás nyomon követése és jelentése

Az EU ETS-ben a kibocsátás nyomon követésére szolgáló rendszer elemekből épül fel. Ezzel nagy fokú rugalmasságot nyújt az üzemeltetők számára, ezért egyidejűleg biztosítja a költséghatékonyságot és a kibocsátási adatok megbízhatóságát. Az üzemeltetők többféle nyomonkövetési módszert (számításon alapuló vagy mérésen alapuló, valamint – rendkívüli esetben – kivételes módszert) is alkalmazhatnak, beleértve a létesítmények egyes részei tekintetében a módszerek kombinálását is. A légijármű-üzemeltetők esetében csak számításon alapuló módszerek engedélyezettek, és a járatok szempontjából központi paramétert az üzemanyag-fogyasztás jelenti.

A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet a létesítmények és a légijármű-üzemeltetők számára is előírja, hogy az illetékes nemzeti hatóság által jóváhagyott nyomonkövetési tervvel rendelkezzenek. Ezzel elkerülhető a nyomonkövetési módszertanok önkényes kiválasztása és

[102] 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. A rendeletet 2020-ban az (EU) 2020/2084 bizottsági rendelet, 2024-ben pedig az (EU) 2024/1321 rendelet módosította. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

az adatok időbeli eltérése. 2023-ban öt ország[103] (ugyanazok, mint 2022-ben) tette továbbra is lehetővé, hogy a létesítmények egyszerűsített nyomonkövetési terveket alkalmazzanak alacsony kockázatú esetekben[104]. A légi közlekedés esetében ezt a rendelkezést már egyik országban sem alkalmazzák az alacsony kibocsátású üzemeltetők tekintetében.

A legtöbb létesítmény teljes mértékben megfelelt a kibocsátások nyomon követésére vonatkozó jogi követelményeknek. Legtöbbjük a számításon alapuló módszert[105] alkalmazta a kibocsátása kiszámításához. Huszonkét ország mindössze 151 létesítménye (1,8 %) jelentette, hogy a kibocsátást folyamatosan mérő rendszert (CEMS) használ, azaz hét létesítménnyel több, mint 2022-ben. Ezek közül 94 létesítmény a CO_2-kibocsátás, 43 létesítmény az N_2O-kibocsátás, 14 létesítmény pedig mindkét gáz kibocsátásnak mérésére használt CEMS-t. Németországban és Csehországban a legelterjedtebb a CEMS alkalmazása. 39 létesítményben a mért kibocsátás biogén CO_2-t is tartalmazott. A CEMS-t használó létesítmények közül 72 alkalmazta a módszert a kibocsátásának több mint 95 %-a tekintetében, a fennmaradó 79 pedig a CEMS-t és a számításon alapuló módszert kombinálta.

Csupán 10 ország számolt be a kivételes módszer használatáról. Ezt a módszert 23 létesítményben alkalmazták megközelítőleg 2,6 Mt CO_2-egyenérték tekintetében (2022-höz képest néggyel kevesebb létesítményben, de ugyanakkora kibocsátást illetően). A kivételes módszer alkalmazásával jelentett teljes kibocsátás 56 %-áért egyetlen hollandiai létesítmény felel, a módszer bonyolult felépítése miatt.

A legtöbb létesítmény 2023-ban megfelelt a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet szerinti legkisebb meghatározási szint követelményeinek[106]. A jelentések szerint a C. kategóriájú létesítmények közül csak 98 (azaz a 2022. évi 96-hoz képest több létesítmény) tért el legalább egy paraméter esetében attól a követelménytől, hogy a jelentős forrásanyagokra a legmagasabb meghatározási szinteket alkalmazzák. Ezek a létesítmények 17 országban voltak megtalálhatók (2022-höz hasonlóan), és az összes C. kategóriájú létesítmény 15,9 %-át tették ki. Ilyen eltérések csak akkor engedélyezettek, ha az üzemeltető bizonyítja, hogy a legmagasabb meghatározási szint műszakilag nem teljesíthető, vagy észszerűtlen költségekhez vezet. Amennyiben e feltételek már nem állnak fenn, az üzemeltetőknek értelemszerűen fejleszteniük kell a nyomonkövetési rendszert.

A nyomon követésről és jelentésről szóló rendeletet első alkalommal 2023 októberében módosították az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatának

[103] Dánia, Finnország, Hollandia, Litvánia és Magyarország. Horvátország többé nem alkalmazza az egyszerűsített jelentéstételt.

[104] A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet 13. cikke.

[105] Ennek fő oka, hogy a mérésen alapuló módszer jelentős erőforrásokat és know-how-t igényel, ezek azonban nem állnak sok kisebb üzemeltető rendelkezésére.

[106] A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet előírja, hogy valamennyi üzemeltetőnek teljesítenie kell bizonyos minimális meghatározási szinteket. Az 50 kt-nál több CO_2-t kibocsátó létesítményeknek a jelentős forrásanyagok esetében a legmagasabb meghatározási szintnek kell megfelelniük (azaz megbízhatóbb adatminőségnek, míg a kisebb forrásokra költséghatékonysági okokból kevésbé szigorú követelmények vonatkoznak).

végrehajtása érdekében[107]. A főbb módosítások az új ETS2 nyomonkövetési és jelentési szabályait érintették (lásd a 2. fejezetet). Emellett az aktualizált szabályok tükrözik azt a kötelezettséget, miszerint 2024-től a települési hulladékot égető létesítményeknek nyomon kell követniük és jelenteniük kell kibocsátásaikat az EU ETS keretében. A létesítményekre és a légi közlekedésre vonatkozó módosítások 2024. január 1-jétől alkalmazandók, míg az ETS2-re vonatkozó szabályok 2024 júliusában léptek hatályba.

A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet második felülvizsgálatát 2024. augusztus 29-én fogadták el[108]. A rendelet nyomonkövetési és jelentési követelményeket vezet be a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatásokra járatonként, valamint arra vonatkozóan, hogy az ETS keretében hogyan lehet nulla kibocsátási tényezős besorolást alkalmazni a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok (RFNBO-k), a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok és a szintetikus, alacsony kibocsátású üzemanyagok égetéséből származó kibocsátások tekintetében. A fenntarthatósági és kibocsátásmegtakarítási kritériumoknak való megfelelés igazolása kulcsfontosságú feltétele a kibocsátások nulla kibocsátási tényezős besorolásának. A felülvizsgált rendelet a meglévő szabályokat is javítja, beleértve a CO_2 csővezetékektől eltérő módon történő átadásának nyomon követésére és jelentésére, valamint a termékekben kémiailag megkötött CO_2-ra vonatkozó szabályokat.

Módosításokra került sor annak szabályozása érdekében is, hogy a közelmúltban létrehozott, az egész EU-ra kiterjedő bioüzemanyag-adatbázis[109] hogyan bizonyíthatja a fenntarthatósági és kibocsátásmegtakarítási kritériumoknak való megfelelést. További részletes nyomonkövetési és jelentési követelményeket vezettek be az alternatív légijármű-üzemanyagok használatára, a kis kibocsátókra vonatkozó küszöbértékek harmonizálására, valamint a biomassza/RFNBO-k/széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok légi közlekedésben való kezelésére vonatkozóan. A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet második felülvizsgálata az ETS2 végrehajtását is előmozdítja, és az első felülvizsgálat során még lezáratlan módosításokkal foglalkozik, hogy előmozdítsa a további harmonizációt, csökkentse az üzemeltetőkre és a nemzeti hatóságokra nehezedő adminisztratív terheket, valamint javítsa a rendszer általános hatékonyságát.

A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeletet 2023-ban felülvizsgálták[110] az EU ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztésének előkészítése és különösen annak érdekében, hogy abba felvegyék a szén-dioxidtól eltérő kibocsátásokat és az EU ETS hatálya alá tartozó vállalatok kibocsátásainak meghatározására vonatkozó részletes szabályokat.

[107] A Bizottság (EU) 2023/2122 végrehajtási rendelete (2023. október 17.) az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendeletnek az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti nyomon követésének és jelentésének naprakésszé tétele tekintetében történő módosításáról (HL L, 2023/2122, 2023.10.18.).

[108] Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet – lásd a 7. lábjegyzetet.

[109] További információkért lásd a bioüzemanyagok uniós adatbázisát.

[110] 2015/757 rendelet – lásd a 98. lábjegyzetet.

11.2. Hitelesítés és akkreditálás

Az EU ETS szerinti kibocsátási jelentések hitelesítőit nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelettel és az ISO 14065 szabvánnyal (nemzetközi ISO-szabvány) összhangban. Az akkreditált hitelesítők kölcsönös elismerés alapján az összes EU ETS-országban működhetnek, teljes mértékben kiaknázva az egységes piac adta lehetőségeket. Ez egyben biztosítja a szolgáltatások kielégítő mértékű rendelkezésre állását az egész EU-ban. Az akkreditációval és hitelesítéssel kapcsolatos 2023. évi szempontok részletes áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum IV. szakaszában található F. táblázat tartalmazza.

2023-ban a létesítmények esetében 105, a légijármű-üzemeltetők esetében pedig 20 akkreditált hitelesítő működött. Ezenkívül 28 ország számolt be arról, hogy a területén legalább egy külföldi hitelesítő tevékenykedett 2023-ban, 6 ország pedig csak külföldi hitelesítőket jelentett. Ez azt mutatja, hogy a hitelesítők országok közötti kölcsönös elismerése továbbra is sikeresen működik.

Megállapítást nyert, hogy a hitelesítők nagymértékben megfelelnek az akkreditációról és jelentésről szóló rendeletnek. 2023-ra vonatkozóan nem érkezett jelentés a hitelesítők akkreditációjának felfüggesztéséről vagy visszavonásáról. Két esetben szűkült a hitelesítők akkreditációjának hatálya (Finnország és Lengyelország). Összehasonlításképpen:
2022-re vonatkozóan 3 felfüggesztésről, 1 akkreditáció-visszavonásról és 1 hatálycsökkentésről számoltak be.

A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet felülvizsgálatával párhuzamosan sor került az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet felülvizsgálatára is. A felülvizsgálatot 2024. május 13-án fogadták el, a hitelesített alapadat-jelentések 2024. május 30-i benyújtási határideje előtt. E módosítás célja a következő volt:

- Az ipari létesítményeknek történő ingyenes kiosztás tekintetében: a hitelesítő energiahatékonysági ajánlások végrehajtásának mint a kibocsátási egységek ingyenes kiosztása egyik feltételének ellenőrzésében, valamint annak ellenőrzésében betöltött szerepének meghatározása, hogy az ingyenes kiosztásról szóló rendelet 22a. cikke értelmében alkalmazandók-e e feltételtől való eltérések.

- Az ETS2 tekintetében: a rendelet alkalmazásának kiterjesztése az ETS2 hitelesítésére (pl. az ETS2 új akkreditációs hatályának bevezetése, különös szabályok arra vonatkozóan, hogy mikor lehet eltekinteni a helyszíni szemléktől, a hitelesítő szerepe a két rendszer közötti kétszeres beszámítás ellenőrzésében).

- Az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet összehangolása a légi közlekedési ágazatra vonatkozóan a nyomon követésről és jelentésről szóló felülvizsgált rendelettel: annak egyértelművé tétele, hogy a hitelesítő milyen szerepet játszik a nyomon

követésről és jelentésről szóló rendelet 54. és 54a. cikkének való megfelelés értékelésében; ide olyan konkrét követelményeket is kell érteni, amelyek meghatározzák, hogy hogyan kell a fenntartható légijármű-üzemanyagokat és kibocsátásukat a járatokhoz hozzárendelni.

- Az akkreditálás és hitelesítés meglévő követelményeinek javítása, például annak lehetővé tételével, hogy a hitelesítők ne csak rendkívüli körülmények esetén végezhessenek virtuális helyszíni szemléket a légi közlekedési ágazatban.

Az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet második felülvizsgálata folyamatban van. E felülvizsgálat kiterjed majd a szén-dioxidtól eltérő légi közlekedési hatásokra vonatkozó akkreditációs és hitelesítési követelményekre, a hitelesítőnek a létesítmények klímasemlegességi terveiben foglalt mérföldkövek és célok elérésének ellenőrzésében betöltött szerepére, valamint a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet második felülvizsgálata során bevezetett egyéb változásokra.

11.3. Útmutató dokumentumok

A Bizottság útmutató dokumentumokat[111] dolgozott ki a nyomon követésre, a jelentésre, a hitelesítésre és az akkreditációra vonatkozóan. A cél az, hogy az illetékes hatóságokat, az üzemeltetőket, a hitelesítőket és más érdekelt feleket részletes utasításokkal, módszerekkel és bevált gyakorlatokkal lássák el az EU ETS végrehajtása terén. Ez az útmutató alapvető szerepet játszik az EU ETS-en belül a kibocsátási adatok integritásának, átláthatóságának, harmonizációjának és pontosságának biztosításában. A módszertanok és a technológiák fejlődésével a bevált gyakorlatok és az új módszerek alkalmazása hozzájárul a hibák csökkentéséhez, és támogatja a rendszer ÜHG-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos általános hatékonyságát. Ezeket a dokumentumokat aktualizálni fogják, hogy tükrözzék a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet, valamint az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet felülvizsgálatát. Elsőbbséget élveznek a létesítményeknek, a légijármű-üzemeltetőknek szóló általános útmutatók, valamint a biomasszával és a megújuló üzemanyagokkal kapcsolatos kérdésekről szóló útmutató.

11.4. Illetékes nemzeti hatóságok

Az illetékes nemzeti hatóságok EU ETS végrehajtását célzó szervezeti kialakítása országonként különbözik. Néhány országban több helyi hatóság működik közre, míg máshol inkább központosított a végrehajtás. Az országok költség- és időtakarékossági szempontok alapján választják ezeket a megközelítéseket. Az EU ETS-t végrehajtó illetékes hatóságok

[111] Monitoring, reporting and verification of EU ETS emissions (Az EU ETS kibocsátásainak nyomon követése, jelentése és hitelesítése), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2024.8.31.

közötti koordináció áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum IV. szakaszában található G. táblázat tartalmazza.

A jelentések alapján valamennyi országban legalább egy központi illetékes hatóság részt vett az EU ETS végrehajtásában 2023-ban. 14 országban csak egyetlen központi illetékes hatóság volt felelős az EU ETS-szel összefüggő valamennyi tevékenységért. Amennyiben több illetékes hatóság irányítja az EU ETS-szel összefüggő tevékenységeket, az országok arról számoltak be, hogy egy vagy több különböző megoldást és eszközt alkalmaznak az e hatóságok közötti munka összehangolására. E megoldások és eszközök közé tartozik a nyomon követésért, jelentésért, akkreditációért és hitelesítésért felelős központi illetékes hatóság (12 ország), amely koordináló szerepet tölt be[112] (10 ország), az olyan központi illetékes hatóság, amely kötelező erejű utasításokat és útmutatást ad a helyi hatóságoknak (5 ország), vagy amely közös képzést biztosít az illetékes hatóságok számára (8 ország), valamint amely rendszeres munkacsoportokat vagy észrevételeket hív össze a hatóságok között (13 ország).

2023-ban 16 ország nem számított fel közigazgatási díjat a létesítményüzemeltetőknek a nyomonkövetési tervek engedélyezésért és jóváhagyásáért (ugyanannyi, mint 2022-ben). A légijármű-üzemeltetőknek
sem kellett díjat fizetniük 17 országban (ugyanúgy, mint 2022-ben). A díjak országonként és szolgáltatástípusonként jelentősen eltérőek voltak: az engedéllyel és a nyomonkövetési terv jóváhagyásával kapcsolatos díj a létesítmények esetében megközelítőleg 19 és 8 442 EUR között, míg a légijármű-üzemeltetők esetében körülbelül 2 és 4 100 EUR között alakult. Csehország kivételével az országok arról is beszámoltak, hogy a nyomonkövetési tervek jelentős változtatásaiért is felszámítanak különböző összegű közigazgatási díjakat. Az EU ETS-ben felszámított közigazgatási terhek áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum IV. szakaszában található H. táblázat tartalmazza.

11.5. Az EU ETS-nek való megfelelés

Az EU ETS-nek való megfelelést éves ciklusokban ellenőrzik. Az üzemeltetőknek az üzemeltetés mindegyik évére vonatkozóan éves kibocsátási jelentést kell benyújtaniuk a következő év március 31-ig. Amint
a hitelesített jelentést az illetékes hatóság ellenőrzi, az üzemeltetőnek ugyanazon év szeptember 30-ig le kell adnia a hitelesített kibocsátásainak megfelelő számú kibocsátási egységet[113].

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 100 EUR bírságot[114] ró ki a kibocsátott CO_2 minden olyan tonnájára, amelyre vonatkozóan nem adtak le kellő időben kibocsátási egységet. Ezt az

[112] Ahol a regionális/helyi hatóságok látják el a nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési feladatokat, a központi illetékes hatóság is áttekinti a vonatkozó dokumentumokat (például a nyomonkövetési terveket), hogy ellenőrizze a nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési folyamatok színvonalát.

[113] Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálata nyomán a kibocsátási egységek leadásának határideje április 30-ról szeptember 30-ra módosult (2024-től alkalmazandó).

[114] A bírság inflációval indexált.

esedékes kibocsátási egységek leadásának költségén felül kell megfizetni. Egyéb szankciók is kivethetők az EU ETS végrehajtásával összefüggő jogsértésekre.

Az EU ETS-nek való megfelelés részletes áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum IV. szakaszában található I–K. táblázat mutatja be.

A 2023. évi megfelelési ciklusban az EU ETS-nek való megfelelés kifejezetten nagymértékű maradt. A legtöbb évben a létesítményekből és a légi közlekedésből származó kibocsátások több mint 9 %-áért felelős üzemeltetők időben eleget tettek jogi kötelezettségeiknek. Az elektronikus jelentéstétel szélesebb körű elterjedésével javult a megfelelési rendszer hatékonysága. 2023-ban 12 ország használt automatizált informatikai rendszert és elektronikus sablonokat a nyomonkövetési tervekhez, a kibocsátási jelentésekhez, a hitelesítési jelentésekhez, illetve a fejlesztési jelentésekhez. Kilenc ország a nyomonkövetési módszertani tervekhez, a tevékenységi szintről szóló éves jelentésekhez és a kiosztási adatok cseréjéhez kapcsolódó munkafolyamatot is automatizált informatikai rendszerekkel kezelte.

Kivételes körülmények miatt 9 ország (2022-ben 6) engedélyezte a hitelesítők számára, hogy virtuális helyszíni szemléket végezzenek[115]. Az illetékes hatóság 7 létesítmény és 11 légijármű-üzemeltető esetében hagyott jóvá virtuális helyszíni szemlét.

A létesítmények éves kibocsátási jelentéseinek megfelelőség-ellenőrzése eltér az illetékes hatóságok között. 2023-ban minden illetékes hatóság ellenőrizte a létesítményektől kapott jelentések hiánytalanságát, és a többségük a légijármű-üzemeltetők jelentéseivel is így tett. Kivételt képeztek Görögország és Lettország illetékes hatóságai (10, illetve 2 légijármű-üzemeltetővel), valamint Liechtenstein és Észak-Írország, mivel e két ország nem kezel légijármű-üzemeltetőket.

Az illetékes hatóságok 10 országban készítettek konzervatív becslést 47 létesítmény esetében (az összes létesítmény megközelítőleg 0,6 %-a, ami csökkenést jelent a 2022. évi 0,7 %-hoz képest). A 47 létesítmény által bejelentett 4,2 Mt CO_2-egyenértékből 2,1 Mt-t konzervatívan becsültek (szemben a 61 létesítmény által jelentett 2022. évi 2,4 Mt CO_2-egyenértékből 1,0 Mt-val).

Konzervatív becslések akkor készültek, ha az éves kibocsátási jelentések nem érkeztek be időben, ha kedvezőtlen hitelesítési szakvélemény született, vagy ha a kibocsátási jelentés nem felelt meg a nyomon követésről és jelentésről szóló rendeletnek[116]. 15 létesítmény esetében az összes kibocsátást konzervatív módon becsülték meg. 10 létesítmény esetében a konzervatív becslés a kibocsátásoknak csak egy részére terjedt ki. A becslések szerint 17 létesítménynek nem volt kibocsátása,

[115] Az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet 34a. cikke lehetővé teszi, hogy a hitelesítő virtuális helyszíni szemlét végezzen, ha *vis maior* esetén nem tudja felkeresni az adott telephelyet. Ez csak az illetékes hatóság jóváhagyásával és bizonyos feltételek teljesülése esetén megengedett.

[116] A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet 70. cikke.

a fennmaradó 5 létesítmény esetében pedig a konzervatív becslési folyamat e jelentés véglegesítésekor még folyamatban volt.

Három ország[117] (2022-ben 5) számolt be a légi közlekedésre vonatkozó konzervatív becslésekről
22 légijármű-üzemeltetőt (2022-ben 33) és 0,06 Mt CO_2-egyenértéket (2022-ben 0,31 Mt CO_2-egyenérték) illetően.

Az illetékes hatóságok ellenőrzései továbbra is fontosak a hitelesítők munkájának kiegészítése szempontjából. 19 ország számolt be arról, hogy a kibocsátási jelentések ellenőrzése mellett helyszíni ellenőrzéseket is végzett létesítményekben (eggyel több, mint 2022-ben). Három ország[118] jelentett helyszíni ellenőrzést a légi közlekedés terén (ugyanannyi, mint 2022-ben).

2023-ban 10 ország[119] 38 létesítménye kapott bírságot azért, mert nem adott le a bejelentett kibocsátásuk fedezéséhez elegendő kibocsátási egységet (többletkibocsátás). A légi közlekedés terén 4 ország számolt be többletkibocsátási bírságról 9 légijármű-üzemeltető esetében. 14 ország[120]
75 olyan jogsértésről számolt be, amelyek bírságokhoz, hivatalos figyelmeztetésekhez vagy hivatalos felszólításokhoz vezettek, beleértve néhány, de nem az összes többletkibocsátási esetet. Összesen 43 (kiszabott vagy például folyamatban lévő bírósági eljárás miatt kiszabandó) bírságot jelentettek 88,8 millió EUR értékben. Ez magában foglalja a légi közlekedést is, ahol 9 jogsértés történt 4 tagállamban, aminek következtében 7 bírságot szabtak ki 0,6 millió EUR összértékben. A bírságok nagy része többletkibocsátási bírságokból ered.

A 2023 tekintetében jelentett leggyakoribb jogsértések közé a kibocsátási jelentés (23 esetben) vagy a tevékenységi szintről szóló jelentés (18 esetben) kellő időben történő benyújtásának elmulasztása, a nyomonkövetési terv módosításairól és aktualizálásáról szóló értesítés elmulasztása (7 esetben) és a kibocsátási engedély nélküli üzemeltetés (7 esetben) tartozott.

12. Az EU ETS az EU éghajlat-politikai és energiaügyi irányítása összefüggésében

[117] Az Olaszország által 2022-re vonatkozóan jelentett adatok szolgálnak helyettesítő adatként – lásd e jelentés 38. oldalát.

[118] További két ország (Liechtenstein és Észak-Írország) nem kezel légijármű-üzemeltetőket.

[119] Az Olaszország által 2022-re vonatkozóan jelentett adatok szolgálnak helyettesítő adatként – lásd e jelentés 38. oldalát.

[120] A 14 ország Csehország, Dánia, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Írország, Lengyelország, Magyarország, Németország, Norvégia, Olaszország, Spanyolország és Svédország. Olaszország esetében a 2022-re vonatkozóan jelentett adatokat használták helyettesítőként. Az Olaszország által 2022-re vonatkozóan jelentett adatok szolgálnak helyettesítő adatként – lásd e jelentés 38. oldalát.

Az EU ETS az EU éghajlat-politikai és energiaügyi irányításának tágabb összefüggésében működik, beleértve az energiahatékonysági irányelvet ((EU) 2023/1791 irányelv)[121], amelyet átdolgoztak az „Irány az 55%!” reformcsomag részeként. Az irányelv energiamegtakarítás elérésére irányul azáltal, hogy célkitűzéseket és kötelezettségeket ír elő a tagállamok és vállalkozások számára. Az EU ETS szén-dioxid-árjelzése az egyik megfontolás az e célból végrehajtott szakpolitikai intézkedések és fellépések megválasztása során. Az energiahatékonysági irányelv 35. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az európai szén-dioxid-piac működéséről szóló éves bizottsági jelentésnek (e jelentés) figyelembe kell vennie az említett irányelv végrehajtását.

A felülvizsgált energiahatékonysági irányelv új szabályokat vezet be annak érdekében, hogy 2030-ra uniós szinten 11,7 %-kal csökkenjen a végsőenergia-fogyasztás a 2020. évi uniós referencia-forgatókönyv előrejelzéseihez képest. E célérték eléréséhez valamennyi tagállamnak hozzá kell járulnia. E célból az irányítási rendelet szerinti aktualizált integrált nemzeti energia- és klímaterveikben indikatív nemzeti hozzájárulásokat és ütemterv-előirányzatokat határoznak meg. A tagállamok 2023-ban nyújtották be aktualizált nemzeti energia- és klímaterveik tervezetét, a végleges tervek pedig 2024. június 30-ig voltak esedékesek.

Az EU ETS szén-dioxid-árjelzése beépül az energiahatékonysági vonatkozású beruházások és intézkedések értékelésébe a lefedett ágazatokban. A tagállamok emellett az EU ETS árverésből származó bevételeit energiahatékonyság-javító intézkedésekre is fordítják. 2023-ban 20 tagállam számolt be arról, hogy 2,3 milliárd EUR-t fordítottak az energiahatékonysági vonatkozású projektek finanszírozására. Ezek közé tartoztak a köz- és magánépületek hőtechnikai korszerűsítésére, az energiahatékonysági tanácsadásra, a hatékony közvilágításra, a hatékony fűtési és hűtési rendszerekre, többek között a távfűtésre, valamint a kutatásra és fejlesztésre irányuló beruházások, amelyek mindegyikének célja az energiafogyasztás csökkentése volt.

13. Kapcsolat az EU ETS és a svájci ETS között

2020 óta az EU ETS és a svájci ETS össze van kapcsolva az EU és a Svájci Államszövetség közötti nemzetközi megállapodás révén. Következésképpen az egyik rendszerben kiadott kibocsátási egységek a két rendszer bármelyikében keletkező kibocsátás tekintetében leadhatók. A nagyobb piachoz való hozzáférés révén az üzemeltetők költséghatékonysági előnyökhöz és több kibocsátáscsökkentési lehetőséghez juthatnak. Az összekapcsolási megállapodás[122] meghatározza a két rendszer kapcsolódási feltételeit és követelményeit. Emellett létrehozza

[121] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1791 irányelve (2023. szeptember 13.) az energiahatékonyságról és az (EU) 2023/955 rendelet módosításáról (átdolgozás) (HL L 231., 2018.9.20.).

[122] Megállapodás az Európai Unió és a Svájci Államszövetség között az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról (HL L 322., 2017.12.7.).

az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 25. cikkében foglalt összekapcsolási feltételek teljesülésének biztosításához szükséges mechanizmust.

Az EU számára kulcsfontosságú követelmény volt a légi közlekedés beemelése az összekapcsolási megállapodásba. A megállapodás 6. cikke alapján Svájc az EU ETS-ével megegyező megközelítést alkalmaz a lefedettségre, az összkvótára és a kiosztásra vonatkozó szabályok tekintetében. Az összekapcsolási megállapodás 7. cikkével összhangban ez a felülvizsgált uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv értelmében folytatódni fog.

A svájci belföldi és a Svájcból az EGT területén lévő repülőterekre induló légi járatok a svájci ETS, míg az EGT-ből Svájcba induló járatok az EU ETS hatálya alá tartoznak. Ez a megoldás növeli mindkét rendszer környezeti integritását. Mind az EU ETS, mind a svájci ETS a brexit óta ugyanazt a megközelítést alkalmazza az Egyesült Királyságból induló és oda érkező járatok esetében. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatát követően mindkét rendszer hatályát kiterjesztették az EU legkülső régióiba induló, illetve onnan érkező járatokra.

A kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum V. szakaszában található L–M. táblázat ismerteti mindkét rendszer 2023. évi fő számadatait, így az árverésre bocsátott kibocsátási egységeket, az ingyenes kiosztást és a hitelesített kibocsátást a létesítményekre és a légijármű-üzemeltetőkre vonatkozóan. Összehasonlításukkor azt mutatják, hogy a két rendszer összeegyeztethetősége nem méretbeli kérdés, hanem minőségi követelményeken, egyenlő versenyfeltételeken és a piaci integritás megóvására irányuló intézkedéseken múlik.

Az összekapcsolási megállapodással összhangban közvetlen kapcsolatot hoztak létre a két rendszer kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékei között, hogy lehetővé tegyék a kibocsátási egységek két rendszer közötti átruházását. E közvetlen kapcsolat lehetővé teszi a piaci szereplők számára, hogy a két rendszer közötti ügyleteket úgy hajtsák végre, mintha egyetlen piacon lennének, ezáltal javítva a likviditást az összekapcsolt piacon. A rendszerek (nyilvántartások) közötti átruházásokra naponta, hétfőtől péntekig kerül sor, kivéve a munkaszüneti napokhoz kötött konkrét időpontokat.

A 9. és a 10. táblázat az EU ETS és a svájci ETS összekapcsolása által gyakorolt 2023. évi hatásokat ismerteti. A táblázatokból kiderül, milyen mértékben vettek igénybe a mindkét rendszerben részt vevő szabályozott jogalanyok a másik rendszerben kiadott kibocsátási egységeket a megfeleléshez.

Összességében véve az EU ETS-ben részt vevő szabályozott jogalanyok (létesítmények és légijármű-üzemeltetők egyaránt) a svájci ETS keretében kiadott 1 140 848 kibocsátási egységet vettek igénybe a megfeleléshez 2023-ban. Ez közel 170 000 kibocsátási egységgel több, mint 2022-ben, és majdnem 550 000 kibocsátási egységgel haladja meg a 2021. évi szintet, ami azt jelzi, hogy egyre növekvő mértékben veszik igénybe az EU ETS és a svájci ETS közötti összekapcsolás által nyújtott rugalmasságot, és hogy folyamatosan nő az összekapcsolás ismertsége és elfogadottsága.

Míg az EU ETS létesítményei kevesebb, a svájci ETS keretében kiadott légi közlekedési kibocsátási egységet használtak fel, mint az előző évben (2023-ban körülbelül 100 000, szemben a 2022. évi 180 000 kibocsátási egységgel), ezt részben ellensúlyozta a svájci ETS általános célú kibocsátási egységeinek nagyobb mértékű igénybevétele (2023-ban mintegy 425 000, szemben a 2022. évi 395 000 kibocsátási egységgel).

Az uniós légijármű-üzemeltetők által a svájci ETS-ből megfelelésre felhasznált, általános célú kibocsátási egységek száma 2023-ban kismértékben, mintegy 50 000-re nőtt (a 2022. évi 40 000-hez képest). Ennél szembetűnőbb, hogy az EU ETS hatálya alá tartozó légijármű-üzemeltetők által a svájci ETS-ből megfelelésre felhasznált légi közlekedési kibocsátási egységek száma jelentősen, a 2022. évi 355 000-ről 2023-ban 560 000-re nőtt. A svájci ETS keretében kiadott kibocsátási egységek aránya relatív értelemben az EU ETS-ben 2023-ban leadott összes egység 0,10 %-a körül alakult. Ez azonban a svájci ETS abban az évben ingyenesen kiosztott és árverésre bocsátott összes kibocsátási egységének nagyobb arányát, közel 21,64 %-át tette ki.

A svájci ETS-ben a létesítmények az EU ETS általános célú kibocsátási egységeinek nagyobb hányadát használták fel a megfeleléshez 2023-ban (11,6 %), mint 2022-ben (6,2 %). A svájci ETS létesítményei egyik évben sem használták fel az EU ETS légi közlekedési kibocsátási egységeit a megfeleléshez.

A Table 11 összesíti a 2020 óta az EU ETS és a svájci ETS között a piaci szereplők nevében átruházott (általános célú és légi közlekedési) kibocsátási egységek mennyiségét. Eddig 2023-ban volt a legmagasabb az összesített átruházások száma. A jelenlegi historikus mérleg 1 268 426 kibocsátási egység kiáramlását mutatja az EU ETS-ből a svájci ETS-be. Mindazonáltal megjegyzendő, hogy a számadatok ugyanazon kibocsátási egységek visszahelyezését is tartalmazhatják.

6. táblázat: Megfeleléshez felhasznált egységek az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben 2023-ban. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből 2024. október 1-jén kinyert adatok.

Létesítmények	**Ingyenes kiosztás és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások**	**Leadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	1 055 030 682	1 096 788 327	1 099 802 112	1 095 206 929	4 068 223	425 611	101 349
	Az összes %-a			99,58	0,37	0,04	0,01
Légijármű-üzemeltetők	**Ingyenes kiosztás (a svájci ETS-szel együtt) és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások (a svájci ETS szerint is)**	**Leadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	28 261 053	54 128 536	54 186 768	34 756 873	18 816 007	51 865	562 023
	Az összes %-a			64,14	34,72	0,10	1,04

10. táblázat: Megfeleléshez felhasznált egységek a svájci kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben 2023-ban. A légijármű-üzemeltetők a Svájc által igazgatott légijármű-üzemeltetők.

Létesítmények	**Ingyenes kiosztás és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások**	**Leadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	4 177 117	3 912 485	3 904 451	452 906	0	3 419 042	32 503
	Az összes %-a			11,60	-	87,57	0,83
Légijármű-üzemeltetők	**Ingyenes kiosztás (az EU ETS-szel együtt) és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások (az EU ETS keretében is)**	**Leadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	1 095 995	1 632 015	1 630 901	118 408	714 629	17 747	780 117
	Az összes %-a			7,26	43,82	1,09	47,83

11. táblázat: Kibocsátási egységek átruházása az EU ETS és a svájci ETS között (2020–2023)

Tárgyév	2020	2021	2022	2023	Összesen
Átruházások az EU ETS-ből a svájci ETS-be	475 679	1 051 360	1 714 499	2 603 612	5 845 150
Átruházások a svájci ETS-ből az EU ETS-be	0	1 523 770	1 215 662	1 837 292	4 576 724
Egyenleg	**1 268 426**				

14. Összefoglalás

2023-ban az EU ETS-t a létesítmények kibocsátásának a villamosenergia-ágazat által vezérelt történelmi csökkenése jellemezte, ahol a megújuló energiaforrásokból (elsősorban szél- és napenergia) történő villamosenergia-termelés jelentősen nőtt, és visszaállt az a tendencia, hogy a villamosenergia-termelésben a szén helyébe a gáz lép. E fejleménnyel a létesítmények ETS-kibocsátásai mintegy 47,6 %-kal maradnak el a 2005-ös szinttől, és jó úton haladnak a 2030-ra kitűzött −62 %-os cél elérése felé.

Az EU ETS-en belüli messzebb menő kibocsátáscsökkentést 2023-ban a tartósan stabil szén-dioxid-árjelzés segítette elő. Az ESMA értékelése szerint az uniós szén-dioxid-piac 2023-ban stabil maradt, és továbbra is a piaci fundamentumokkal összhangban működött. Emellett úgy tekinthető, hogy az ESMA által 2022-ben a szén-dioxid-piac átláthatóságának fokozása érdekében kiadott ajánlások többségét már végrehajtották.

A kibocsátással kapcsolatos fejlemények megerősítik az EU ETS-nek mint az európai gazdaság dekarbonizációját célzó egyik fő szakpolitikai ösztönzőnek a hatékonyságát és eredményességét. Az EU ETS bevételei továbbra is ezen átalakulás finanszírozásának fontos forrását jelentik: 2023-ban 43,6 milliárd EUR-t teremtettek elő és osztottak szét elsősorban a nemzeti költségvetések, továbbá az ETS Innovációs Alap és az ETS Modernizációs Alap, valamint a REPowerEU tervhez kapcsolódóan a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz számára. Az EU ETS keretében eddig beszedett teljes bevétel meghaladja a 200 milliárd EUR-t.

További erőfeszítésekre van szükség mind a kibocsátások csökkentése, mind az uniós gazdaságnak az európai klímarendelet céljaival és az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel összhangban történő átalakítása érdekében. Ezen erőfeszítések támogatására 2023-ban felülvizsgálták az EU ETS-t. Szigorították a kibocsátási összkvótát, míg a rendszer hatályát kiterjesztették a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátásból való méltányos uniós részesedésre. A rendszert a légi közlekedés tekintetében is megerősítették. Az épületekből, a közúti közlekedésből és további ágazatokból származó kibocsátások csökkentésének előmozdítása érdekében létrehoztak egy új rendszert, az ETS2-t. A

felülvizsgált rendszer teljeskörűen hatályos, és a Bizottság és a tagállamok továbbra is dolgoznak annak végrehajtásán.