EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.12.3.
COM(2025) 735 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az európai szén-dioxid-piac 2024. évi működéséről

{SWD(2025) 388 final}

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés 3
2. Az EU ETS aktuális helyzete 4
2.1. Hatály és alkalmazási kör 4
2.2. ETS2 – az épület-, közúti közlekedési és további ágazatokra vonatkozó új kibocsátáskereskedelmi rendszer 5
2.3. Szociális Klímaalap 6
2.3.1. Szociális klímatervek 6
3. Kibocsátási összkvóta 7
4. A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése 11
4.1. Kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése és törlése az EU ETS hatályának a tengeri közlekedésre történő kiterjesztése miatt 13
4.2. A közös kötelezettségvállalási rendelet rugalmassági mechanizmusa 13
4.3. A kibocsátási egységek önkéntes törlése 14
5. A kibocsátási egységek ingyenes kiosztása 15
5.1. Az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus 17
6. Az uniós szén-dioxid-piac 19
6.1. A kereslet és a kínálat egyensúlyba hozása 19
6.2. Piacfelügyelet 20
7. Kibocsátási tendenciák 23
7.1. Fosszilis tüzelőanyagok létesítményekben történő égetéséből származó kibocsátások 25
8. Az EU ETS-ből származó bevételek 27
8.1. A közvetett költségekhez nyújtott támogatások 30
8.2. EU ETS Innovációs Alap 33
8.3. EU ETS Modernizációs Alap 35
8.4. EU ETS Dekarbonizációs Alap Görögország számára 36
9. Légi közlekedés 37
10. Tengeri közlekedés 41
11. Az EU ETS végrehajtási kerete 42
11.1. A kibocsátás nyomon követése és jelentése 43
11.1.1. A települési hulladék égetéséből származó kibocsátások nyomon követése és jelentése 44
11.1.2. A nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatások nyomon követése és jelentése 44
11.2. Hitelesítés és akkreditáció 45
11.3. Útmutató dokumentumok 46
11.4. Illetékes nemzeti hatóságok 46
11.5. Az EU ETS-nek való megfelelés 47

11.6. A tengeri közlekedés végrehajtási kerete 49
11.6.1. A kibocsátás nyomon követése és jelentése 49
11.6.2. Hitelesítés és akkreditáció 50
11.6.3. Igazgatási hatóságok 50
11.6.4. A tengeri közlekedésre vonatkozó EU ETS-nek való megfelelés 51
11.6.5. Az ETS2 végrehajtása 51
12. Az EU ETS az EU éghajlat-politikai és energiaügyi irányítása összefüggésében 51
13. Kapcsolat az EU ETS és a svájci ETS között 52
14. Összefoglalás 57

1. Bevezetés

Az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszere (a továbbiakban: EU ETS) az uniós éghajlat-politika sarokköve, amelyet a kibocsátások költséghatékony csökkentése érdekében alakítottak ki. A „szennyező fizet” elvvel összhangban összkvótát és árat állapít meg az európai energia-, ipari és tengeri közlekedési ágazatból, valamint a légi közlekedési ágazat egy részéből származó kibocsátásokra vonatkozóan. Az EU ETS hatálya alá tartozó kibocsátások 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 megoldásokat telepítsenek és beruházásokat valósítsanak meg a kibocsátáscsökkentés érdekében azokon a területeken, ahol ez a legkevesebbe kerül, technológiasemleges módon. A szén-dioxid-ár meghatározza az EU ETS által termelt bevételt is.

2005-ös elindítása óta az EU ETS hozzájárult a villamosenergia- és hőtermelésből, valamint az ipari termelésből származó kibocsátások 50 %-os csökkentéséhez[1], és jó úton halad a 2030-ra kitűzött (2005-höz képest) 62 %-os csökkentési cél elérése felé. A rendszer eddig mintegy 248 milliárd EUR árverésből származó bevételt generált, amelyet elsősorban a nemzeti költségvetések között osztottak szét, és az éghajlat-politikára és az energetikai átalakulásra kell fordítani.

Ez a jelentés számba veszi az EU ETS 2024. évi működését, és megvizsgálja a 2025 első felében bekövetkezett releváns fejleményeket is. Naprakész áttekintést nyújt a rendszer keretének kulcsfontosságú szempontjairól, és kiemeli az éves fejleményeket.

Ami a legfontosabb, a jelentés felidézi az EU ETS kibocsátással és árverésből származó bevételekkel kapcsolatos tendenciáit. 2024-ben az EU ETS hatálya alá tartozó villamosenergia-termelő és ipari létesítmények kibocsátása tovább csökkent, 5,8 %-kal a 2023. évi szinthez képest. A légi közlekedésben az Európán belüli kibocsátások 15 %-kal nőttek 2023-hoz képest, részben a földrajzi hatály kiterjesztése miatt (a legkülső régiókat érintő nem belföldi járatok újbóli beemelése a rendszerbe). Ugyanakkor 2024 volt az első olyan év, amikor a tengeri közlekedésből származó kibocsátások az EU ETS hatálya alá tartoztak.

Az EU ETS keretében 2024-ben generált teljes bevétel 38,8 milliárd EUR-t tett ki. Ez 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]. A jelentés ismerteti, hogy a tagállamok hogyan használták fel 2024-ben az ETS-bevételeiket, és összefoglalja az Innovációs és Modernizációs Alap keretében történt fejleményeket.

A jelentés ismerteti az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere szerinti összkvóta kiigazításait, amelyek az alapérték tervezett módosítása, a hatálynak a tengeri közlekedésben használt több üvegházhatású gáz

[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 2024. évi kibocsátás az azonos körű, 2005. évi kibocsátás kiigazított értékéhez viszonyítva. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség ETS adatmegtekintő alkalmazása alapján; 2025. augusztus 31-én kinyert adatok.

[2] További információk tekintetében lásd a Bizottság A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz és REPowerEU – Európa megfizethető, biztonságos és fenntartható energiaellátása honlapját.

kibocsátására való kiterjesztése, valamint a rendszerből kizárt kis kibocsátók aktualizált jegyzéke miatt lépnek hatályba 2026-ban.

A jelentést az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv (2003/87/EK irányelv) 10. cikkének (5) bekezdésével és 21. cikkének (2) bekezdésével összhangban fogadták el[3]. Főként az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből és a nemzeti jelentésekből származó adatokon alapul. A jelentést bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri (Technikai információ). A jelentés az Európai Unió Tanácsának (Környezetvédelem) 2025. november 4–5-i ülését megelőzően készült.

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[4]. 2020 januárjától az EU ETS Svájc kibocsátáskereskedelmi rendszerével (a továbbiakban: svájci ETS) is össze van kapcsolva.

2024-től az EU ETS ágazati hatálya több mint 12 000 jogalany ÜHG-kibocsátására terjed ki, e kibocsátások forrásai a következők:

- villamosenergia- és hőtermelő üzemek és gyártólétesítmények Európában,
- az Európai Gazdasági Térség (EGT) repülőterei között, valamint az EGT-ből Svájcba és az Egyesült Királyságba közlekedő légijármű-üzemeltetők,
- tengeri közlekedés két EGT-kikötő között, és amikor a hajók EGT-kikötőkben tartózkodnak, valamint az EGT-n kívül induló vagy végződő, EGT-kikötőkbe irányuló vagy onnan kiinduló utakból származó kibocsátások fele.

Az EU ETS a szén-dioxid-kibocsátás mellett a villamosenergia- és hőtermelő létesítményekből és gyártólétesítményekből származó egyéb ÜHG-kibocsátásokra is kiterjed. Ezek közé tartoznak a következők:

- salétrom-, adipin- és glioxilsavakból és glioxálgyártásból származó N_2O (dinitrogén-oxid),
- nyersalumínium-gyártásból származó PFC-k (perfluor-szénhidrogének).

A tengeri közlekedési tevékenységből származó CH_4-(metán-) és N_2O-(dinitrogén-oxid-)kibocsátások 2026 januárjától tartoznak a rendszer hatálya alá.

2024-ben 23 ország számolt be az ETS hatálya alá tartozó, CO_2-tól eltérő kibocsátással járó tevékenységekre vonatkozó engedélyekről. Négy ország nyilatkozott úgy, hogy a szén-dioxid-leválasztási és -tárolási tevékenységeket felvette a létesítmények engedélyébe[5].

[3] 2003/87/EK irányelv (2003. október 13.) (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

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

[5] Ezek az országok Olaszország, Hollandia, Norvégia és Svédország voltak.

2024-től a települési hulladékot égető létesítményeknek nyomon kell követniük és jelenteniük kell kibocsátásaikat az EU ETS keretében. Nem kötelesek azonban kibocsátási egységeket visszaadni a kibocsátásukért. A hulladékkezelésből származó kibocsátásokra a közös kötelezettségvállalási rendelet ((EU) 2018/842 rendelet)[6] szerinti nemzeti csökkentési célok vonatkoznak.

Az EU ETS keretében (2024-ben) a létesítményekre, légijármű-üzemeltetőkre, hajózási társaságokra és ÜHG-kra vonatkozóan jelentett információk a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 1. 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 kibocsátáskereskedelmi rendszert (ETS2) hoztak létre, hogy az kiterjedjen az épületekben, a közúti közlekedésben és további ágazatokban (főként a meglévő EU ETS hatálya alá nem tartozó kisiparban) a tüzelőanyagok égetéséből származó szén-dioxid-kibocsátásra.

Az ETS2 elkülönül a meglévő EU ETS-től. Bár mindkettő fix összkvótás kereskedési rendszer, az ETS2 az upstream kibocsátásokra terjed ki. Ez azt jelenti, hogy az üzemanyag-forgalmazóknak (szabályozott jogalanyoknak) kell nyomon követniük és jelenteniük az ETS2 hatálya alá tartozó ágazatokban szabad forgalomba bocsátott üzemanyag-mennyiségeknek megfelelő kibocsátásokat, valamint meg kell vásárolniuk és vissza kell adniuk az e kibocsátásoknak megfelelő kibocsátási egységeket. 2025 januárjától az ETS2 hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyoknak ÜHG-kibocsátási engedéllyel és éves kibocsátásuk nyomon követésére és jelentésére szolgáló, jóváhagyott nyomonkövetési tervvel kell rendelkezniük.

A hitelesített kibocsátások éves jelentése a 2025-től keletkező kibocsátások esetében kötelező lesz, a jelentéseket a következő év április 30-ig kell benyújtani, így a 2025-re vonatkozó kibocsátásokat 2026-ban kell jelenteni. A szabályozott jogalanyoknak a jelentés évében május 31-ig kell visszaadniuk a kibocsátásuknak megfelelő számú kibocsátási egységet. Ez a kötelezettség egy évvel elhalasztható abban az esetben, ha 2026 első felében kivételesen magasak a gáz- vagy olajárak. Az ETS2 végrehajtási keretét és az igazoló dokumentumokat lásd a 11. fejezetben.

2024 decemberében a Bizottság közzétette az ETS2 tekintetében 2027-re irányadó uniós szintű kibocsátásiegység-mennyiséget. Ez az összkvóta 2027-re 1 036 288 784 kibocsátási egységben került megállapításra az EU-27 és a három EGT-EFTA-állam számára. Az ETS2 2027-re vonatkozó összkvótáját az ETS2 hatálya alá tartozó tevékenységek során 2016 és 2018 között történő tüzelőanyag-égetésből származó átlagos szén-dioxid-kibocsátás alapján számították ki. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelvvel összhangban ez az átlag 2027-ig a következők révén csökken: i. 2024-ig lineáris csökkentési pálya, amely összhangban van a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó összes kibocsátásra vonatkozó pályával, és ii. a 2025 és 2027 közötti időszakra vonatkozóan 5,1 %-os éves lineáris csökkentési tényező.

Az ETS2 2028-tól alkalmazandó összkvótáját 2027 júniusáig határozzák meg az ETS2 hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyok által a 2024–2026-os évekre jelentett átlagos szén-dioxid-kibocsátás alapján. A tagállamok – az Európai Bizottság jóváhagyásától függően – egyoldalúan dönthetnek úgy,

[6] (EU) 2018/842 rendelet (2018. május 30.) (HL L 156., 2018.6.19.).

hogy az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv hatálya alá nem tartozó tevékenységekből származó szén-dioxid-kibocsátásokat is felveszik az ETS2-be. A Bizottság a mai napig Ausztria, Finnország, Hollandia és Svédország további tevékenységeinek felvételét hagyta jóvá. A 2027-re vonatkozó ETS2-összkvóta módosításra kerül annak érdekében, hogy tükrözze a nemzeti önkéntes részvételből származó további kibocsátásokat.

Az ETS2 kiegészíti a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti nemzeti kibocsátáscsökkentési célértékeket. A tagállamoknak kiegészítő politikákat kell végrehajtaniuk az ETS2-ágazatokban, nemcsak célértékeik elérése, hanem az ETS2 árainak ellenőrzés alatt tartása érdekében is. 2025 szeptemberében a Bizottság áttekintést tett közzé azokról a hatékony szakpolitikákról és intézkedésekről, amelyek segíthetnek csökkenteni a közúti közlekedés és az épületek ágazatának kibocsátásait[7].

2.3. Szociális Klímaalap

A Szociális Klímaalapot (SCF) az ETS2 mellett hozták létre azzal a céllal, hogy finanszírozást biztosítson a tagállamok számára az épületek és a közúti közlekedési ágazat új rendszerbe való felvételéből eredő társadalmi hatások kezeléséhez, valamint a legveszélyeztetettebb csoportok, különösen az energiaszegénységben vagy közlekedési szegénységben élő háztartások támogatásához.

Az Alap (folyó árakon) 65 milliárd EUR-t bocsát rendelkezésre a 2026–2032 közötti időszakban, amelyet elsősorban az ETS2 kibocsátási egységei árverés útján történő értékesítéséből, valamint a meglévő EU ETS-ből származó 50 millió kibocsátási egység (már 2025-ben megkezdett) árverés útján történő értékesítéséből származó külső címzett bevételekből finanszíroznak. Az egyes tagállamok számára az Alapból utalt pénzügyi juttatást a kibocsátás, a népességprofil, az energiaszegénység és a közlekedési szegénység, valamint a relatív jóléti mutatók alapján határozták meg. A tagállamoknak 2025. június 30-ig be kellett nyújtaniuk jóváhagyásra a Bizottsághoz nemzeti szociális klímaterveiket, amelyekben meghatározzák, hogy miként kívánják felhasználni a Szociális Klímaalap forrásait. A tervekhez való kötelező, minimum 25 %-os tagállami hozzájárulást is számítva a Szociális Klímaalap legalább 86,7 milliárd EUR-t mozgósít majd.

2.3.1. Szociális klímatervek

A szociális klímaterveknek tartalmazniuk kell az ETS2 veszélyeztetett csoportokra gyakorolt valószínű hatásainak elemzését, valamint az e hatások enyhítésére irányuló strukturális intézkedéseket és beruházásokat, amelyek az azonosított veszélyeztetett csoportokat célozzák. Az intézkedések és beruházások kiterjedhetnek az energiahatékonyság javítására és az épületek energetikai felújítására, a tiszta fűtés és hűtés fejlesztésére, a megújuló energia integrálására, valamint a kibocsátásmentes és – kellően indokolt esetekben – alacsony kibocsátású mobilitási megoldások bevezetésére, beleértve a tömegközlekedést is.

Valamennyi intézkedésnek és beruházásnak tiszteletben kell tartania a jelentős károkozás elkerülését célzó elvet a taxonómiai rendeletben ((EU) 2020/852 rendelet) meghatározott hat környezetvédelmi célkitűzés tekintetében. A tagállamoknak lehetőségük van arra is, hogy a Szociális Klímalapból kapott juttatásaik egy korlátozott részét ideiglenes közvetlen jövedelemtámogatásra fordítsák. Emellett a tagállamoknak biztosítaniuk kell a szakpolitikai koherenciát nemzeti energia- és klímaterveikkel, és a

[7] New study provides toolbox for early decarbonisation in ETS2 sectors (Egy új tanulmány eszköztárat biztosít az ETS2-ágazatok korai dekarbonizációjához), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2025.9.9.

szociális klímatervek kísérő intézkedéseket is tartalmazhatnak a koherencia megerősítése és a tiszta alternatívákra irányuló ösztönzők erősítése érdekében.

A Bizottság már 2023-ban külön szakértői csoportot hozott létre a tagállamok képviselőivel a bevált gyakorlatok megvitatása és cseréje céljából, e csoport rendszeresen ülésezik. A Bizottság több tematikus feljegyzést és útmutató dokumentumot is közzétett. 2024 júniusában két feljegyzést tettek közzé a költséghatékony intézkedésekkel és beruházásokkal kapcsolatos bevált gyakorlatokról és a megfelelő nyilvános konzultációkról. 2025 márciusában két útmutató dokumentumot tettek közzé a szociális klímatervek elkészítéséről és a jelentős károkozás elkerülését célzó elv alkalmazásáról. A nyomon követésről és a végrehajtásról szóló legutóbbi útmutató dokumentumot 2025 októberében tették közzé[8]. Emellett a Bizottság létrehozott egy platformot a tagállamok számára, hogy előterjesszék a folyamatosan felmerülő kérdéseket.

A Bizottság ezenfelül 10 tagállamot közvetlenül támogatott szociális klímaterveik elkészítésében a Technikai Támogatási Eszköz révén. A támogatás kiterjedt az ETS2 hatásainak és a veszélyeztetett csoportoknak az előzetes értékelésére, az érdekelt felek bevonására, valamint a releváns intézkedések és beruházások szűkített listájának összeállítására és ezen intézkedések és beruházások jellemzésére.

2024 végén és 2025 elején a tagállamok kötelező konzultációkat indítottak az érdekelt felekkel a szociális klímaterveikről. A konzultációk a tervek hivatalos benyújtásáig folytatódnak. Ezzel párhuzamosan 2025 júniusában Hoekstra biztos elnökölt az ETS2 és a Szociális Klímaalap végrehajtásáról szóló első, végrehajtásról szóló párbeszéden, és egy sokszínű érdekelti csoportot hívott össze olyan ágazatokból, mint a hőszivattyúk, a gépjárműipar, az épületek energetikai felújítása, a mikromobilitás, az üzemanyag-ellátás és a civil társadalom.

2025. október közepéig két tagállam (Lettország és Svédország) nyújtotta be hivatalosan a tervét a Bizottságnak értékelésre. A Bizottság emellett mintegy 15 ország szociális klímatervének tervezetét vizsgálta felül. A Bizottság szorosan együttműködik valamennyi tagállammal a benyújtási (benyújtás előtti) és az értékelési folyamat során, és határozottan arra ösztönzi a tagállamokat, hogy mielőbb hajtsák végre a Szociális Klímaalapot, és vezessék be a veszélyeztetett csoportok támogatását.

A Bizottságnak öt hónap áll a rendelkezésére, hogy értékelje a hivatalosan benyújtott terveket. A Bizottság a kézhezvételtől számított két hónapon belül észrevételeket tehet, vagy további információkat kérhet az érintett tagállamtól.

3. Kibocsátási összkvóta

Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere szerinti összkvóta meghatározza a szabályozott jogalanyok által az egy kereskedési szakaszban kibocsátható legnagyobb abszolút mennyiséget. Az adott időszakra kiosztott 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 ETS-be tartozó vállalatok számára bizonyosságot nyújt a kibocsátásiegység-kínálat várható szűkösségével kapcsolatban.

A jelenlegi összkvóta célja, hogy az EU ETS hatálya alá tartozó kibocsátásokat 2030-ig 62 %-kal csökkentse 2005-höz képest. 2024 és 2027 között az összkvóta évente az uniós kibocsátáskereskedelmi

[8] Guidance on the implementation of the Social Climate Fund (Útmutató a Szociális Klímaalap végrehajtásáról), A Foglalkoztatás, a Szociális Ügyek és a Társadalmi Befogadás Főigazgatósága, 2025.10.9.

irányelv 3c. és 9. cikkében meghatározott referenciakibocsátások 4,3 %-ával csökken[9]. 2028-tól az éves csökkentési arány 4,4 % lesz.

Külön összkvóta-számítás alkalmazandó az EU ETS hatálya alá tartozó, a villamosenergia- és hőtermelésből, az ipari termelésből és a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra (az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 9. cikke szerint), illetve a légi közlekedésből származó kibocsátásokra (az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 3c. cikke szerint).

- 2024-ben 1 386 051 745 kibocsátási egységet osztottak ki villamosenergia- és hőtermelésre, ipari termelésre, valamint tengeri közlekedésre[10], 27 563 529 kibocsátási egységet pedig a légi közlekedésre[11].

- 2025-ben 1 298 127 514 kibocsátási egységet osztottak ki villamosenergia- és hőtermelésre, ipari termelésre, valamint tengeri közlekedésre, 26 233 302 kibocsátási egységet pedig a légi közlekedésre.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 9. cikke értelmében a 2026-os összkvótát 27 millió kibocsátási egységgel kell csökkenteni (az EU ETS 2030-ra vonatkozó átfogó kibocsátáscsökkentési célkitűzésével összhangban).

Ugyanakkor az összkvótát növelni kell, hogy tükrözze az EU ETS hatályának a tengeri közlekedésből származó N_2O- és CH_4-kibocsátásra való kiterjesztését.

A legutóbbi olyan év kibocsátásai alapján, amelyre vonatkozóan adatok állnak rendelkezésre[12], ez a növelés 2 375 680 kibocsátási egységet tesz ki. Ezeket a további kibocsátási egységeket árverésre bocsátják, és hozzáadják az Innovációs Alaphoz, amelyet teljes egészében az EU ETS lát el (lásd a 8.2. fejezetet).

Emellett az egyes tagállamok által az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 27. cikke alapján kizárt létesítmények jegyzékét aktualizálták a 2026–2030-as időszakra, ami a 2026-os összkvóta és lineáris csökkentési tényező kismértékű kiigazítását eredményezte.

2026-ban összesen 1 185 420 090 kibocsátási egységet osztanak ki villamosenergia- és hőtermelésre, ipari termelésre, valamint tengeri közlekedésre, 24 903 076 kibocsátási egységet pedig a légi közlekedésre[13].

Az 1. táblázat az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere szerinti összkvóta értelmében a különböző ágazatok számára kiosztott kibocsátási egységek teljes mennyiségét mutatja.

[9] 2024-ben és 2025-ben a villamosenergia- és hőtermelésre, az ipari termelésre és a tengeri közlekedésre vonatkozó lineáris csökkentési tényező 87 924 231 kibocsátási egységet, a légi közlekedés esetében pedig 1 330 226 kibocsátási egységet tett ki.

[10] További részletek tekintetében lásd a 2023. július 27-i (EU) 2023/1575 bizottsági határozatot (HL L 192., 2023.7.31., 30. o.).

[11] További részletek tekintetében lásd az (EU) 2023/2440 határozat módosításáról szóló, 2024. június 27-i (EU) 2024/1797 bizottsági határozatot (HL L, 2024/1797, 2024.6.28.). ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1797/oj.

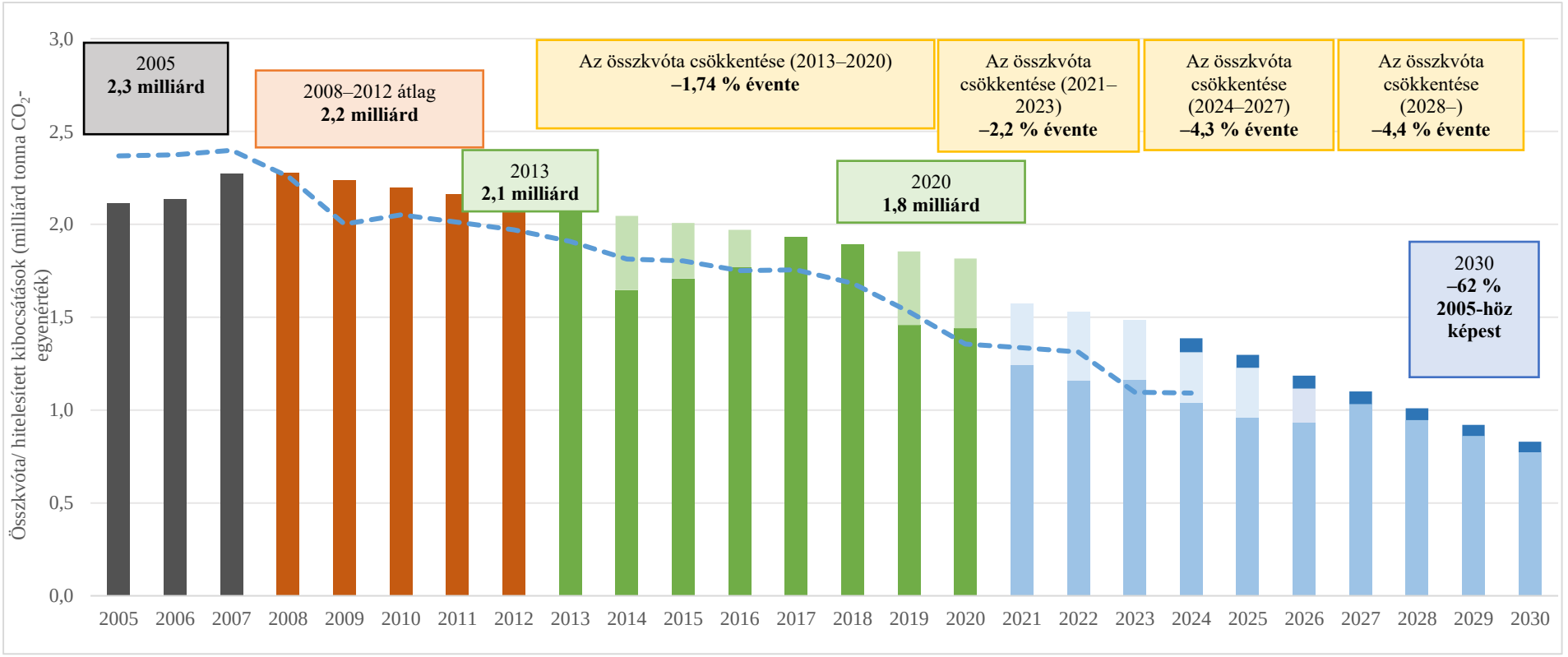
[12] Az (EU) 2015/757 rendelet alapján a 2024. évi jelentéstételi időszakra vonatkozóan 2025. október 1-jén jelentett kibocsátási adatok.

[13] 2026-ban a villamosenergia- és hőtermelésre, az ipari termelésre és a tengeri közlekedésre vonatkozó lineáris csökkentési tényező 87 913 405 kibocsátási egységet, a légi közlekedés esetében pedig 1 330 226 kibocsátási egységet tesz ki.

1. táblázat: Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer szerinti összkvóta (2021–2026). Külön összkvóta-számításokat kell alkalmazni i. a villamosenergia- és hőtermelésből, az ipari termelésből és 2024-től kezdve a tengeri közlekedésből, valamint ii. az EU ETS hatálya alá tartozó légi közlekedésből származó kibocsátásokra. 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 (lásd a 9. fejezetet). A légi közlekedésre vonatkozó kibocsátási egységek teljes mennyisége 2024-től az EU ETS légi közlekedés vonatkozásában kiterjesztett hatályát tükrözi.

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
2025	1 298 127 514	26 233 302
2026	1 185 420 090	24 903 076

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



1. ábra: Az EU ETS szerinti kibocsátási összkvóta és a hitelesített kibocsátás összehasonlítása. Az ábra figyelembe veszi az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálatát, vagyis az összkvóta alapértékének 2024. és 2026. évi módosítását, a tengeri közlekedési ágazat 2024. évi felvételét az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe, valamint a 2024 és 2027 közötti 4,3 %-os és a 2028. évtől számított 4,4 %-os lineáris csökkentési tényezőt. ***A légi közlekedés figyelembevétele nélkül.*** *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 csak az észak-írországi villamosenergia-termelőkre terjed ki, az egyesült királyságbeli létesítményekre többé nem.* ***2024-től az ábrán szereplő hitelesített kibocsátások a tengerhasznosítási ágazatot is magukban foglalják, így a 2024. és 2023. évi kibocsátások nem hasonlíthatók össze.*** *Jelmagyarázat: oszlopok (összkvóta), világos színárnyalatú oszlopok 2014 és 2016 között (árverésre későbbre ütemezett kibocsátási egységek), világos színárnyalatú oszlopok 2019-től (kibocsátási egységek becsatornázása a piaci stabilizációs tartalékba), sötét színárnyalatú oszlopok 2024-től (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[14]. Az árverésekről szóló rendelet ((EU) 2023/2830 rendelet)[15] 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.

2024-ben 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 2. táblázat áttekintést nyújt a 2021. óta az EEX révén árverés útján értékesített kibocsátási egységek éves mennyiségéről.

[14] 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.

[15] A Bizottság (EU) 2023/2830 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. október 17.) (HL L, 2023/2830, 2023.12.20.). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2830/oj.

2. táblázat: Az árverésre bocsátott kibocsátási egységek összmennyisége (2021–2024)

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	592 801 500	6 688 500

2024-ben összesen 221 árverésre került sor. Nem töröltek árverést. 2025 januárjától a légi közlekedési ágazat számára kiosztott kibocsátási egységek általános célú kibocsátási egységek, és már nem tartoznak külön kibocsátásiegység-kategóriába.

2023 júliusától az árverési mennyiségek magukban foglalják a REPowerEU-rendelet ((EU) 2023/435 rendelet)[16] alapján a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz (RRF) számára kiosztott kibocsátási egységeket. A REPowerEU rendelet alapján árverésre bocsátott kibocsátási egységek 2026. augusztus 31-ig 20 milliárd EUR-t fognak előteremteni az RRF számára. 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. 2025. június 30-ig 11,5 milliárd EUR-t teremtettek elő a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz – REPowerEU számára, 164 710 000 kibocsátási egység árverésre bocsátásával.

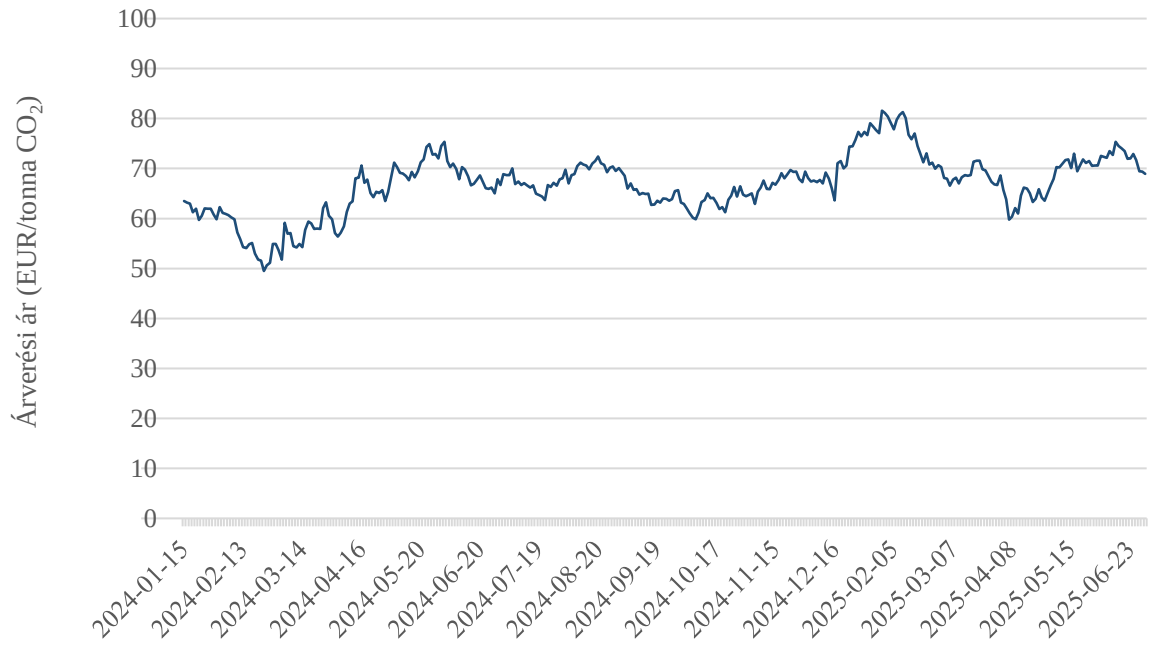
A 2. ábra áttekintést nyújt az uniós szén-dioxid-piacon 2024-ben és 2025 első felében alkalmazott árverési elszámolóárakról. A 2024. évi legmagasabb, 75,35 EUR árverési árat június 3-án érték el. A legalacsonyabb, 49,50 EUR árverési árat február 23-án rögzítették. A 2024-re vonatkozóan alkalmazott átlagár 64,74 EUR-ra csökkent a 2023. évi 83,60 EUR-ról. Az árverési árak 2024-ben javarész egy adott tartományon belül mozogtak: 221-ből 182 (82 %) árverésen 60 és 75 EUR között alakultak.

Az aukciós platform rendszeresen közzéteszi az egyes árverések részletes eredményeit a honlapján[17]. Az árverések teljesítményére, többek közt a részvételre, a fedezettségre és az árakra vonatkozó további tájékoztatás az ETS-országok árverési jelentéseiben található[18].

[16] (EU) 2023/435 rendelet (2023. február 27.) (HL L 63., 2023.2.28.).

[17] EU ETS auctions (Az EU ETS szerinti árverések), EEX.

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



2. ábra: Elszámolóárak az általános célú kibocsátási egységek árverésein (2024. január 1. és 2025. június 30 között) [EUR/tonna CO_2]

4.1. Kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése és törlése az EU ETS hatályának a tengeri közlekedésre történő kiterjesztése miatt

A tengeri közlekedést 2024-re és 2025-re vonatkozóan kezdeti bevezetési időszakkal vették fel az EU ETS-be, ebben az időszakban a hajózási társaságok kibocsátásuknak csak egy része (40 %, illetve 70 %) tekintetében kötelesek kibocsátási egységeket visszaadni. Ha 2024-ben és 2025-ben kevesebb kibocsátási egységet adnak vissza a tengeri közlekedésből származó hitelesített kibocsátásokhoz képest, a tagállamok a különbségnek megfelelő számú kibocsátási egységet törölni fognak. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 3gb. cikke és 12. cikkének (3-e) bekezdése értelmében a különbséget törölni kell az árverésből. A 2024-re vonatkozó, összesen 54 243 768 kibocsátási egységet kitevő törlésre 2026-ban kerül sor az árverési naptár módosítása révén.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 9. cikke úgy rendelkezik, hogy 2026 januárjától a kibocsátási egységek mennyiségét növelni kell a tengeri közlekedésből származó, szén-dioxidtól eltérő üvegházhatásúgáz-kibocsátások lefedésének figyelembevétele érdekében. Az e növelésből eredő kibocsátási egységeket 2026-ban az árverési naptár módosítása révén árverésre kell bocsátani és hozzá kell adni az Innovációs Alaphoz.

4.2. A közös kötelezettségvállalási rendelet rugalmassági mechanizmusa

A közös kötelezettségvállalási rendelet kötelező nemzeti kibocsátáscsökkentési célértékeket határoz meg a tagállamok számára a 2021–2030-as időszakra. Ezek a célértékek a meglévő EU ETS-en kívüli ágazatokra – a belföldi közlekedésre (a légi közlekedés kivételével), az épületekre, a mezőgazdaságra, a hulladékgazdálkodásra és a kisiparra – terjednek ki.

A rendelet egyszeri rugalmassági rendelkezést tartalmaz, amelynek értelmében kilenc tagállamnak[19] lehetősége van együttesen legfeljebb 100 millió EU ETS kibocsátási egységet törölni célértékük teljesítése érdekében, ezeket az egységeket le kell vonni az árverésre bocsátandó mennyiségükből.

2021 és 2024 között e nyolc tagállam közül hat[20] élt a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti rugalmassági mechanizmussal, és együttesen 28,8 millió kibocsátási egységet vontak le az árverésre bocsátandó mennyiségükből. A jövőben Svédország 2025-től kezdi alkalmazni a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti rugalmassági mechanizmust, Dánia és Luxemburg pedig 2026-tól nem fogja igénybe venni a rugalmassági mechanizmust.

4.3. A kibocsátási egységek önkéntes törlése

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 12. cikkének (4) bekezdése arra ösztönzi a tagállamokat, hogy töröljenek kibocsátási egységeket, ha területükön kiegészítő nemzeti intézkedések következtében villamosenergia-termelő létesítmények bezárására kerül sor. Ily módon a tagállamok megakadályozhatják, hogy a bezárásból eredő kibocsátáscsökkenést a rendszer más részei kiegyenlítsék.

Az érintett tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot a tervezett törlésről. A törlés a tagállam által árverésre bocsátandó kibocsátási egységek összmennyiségének csökkentésével történik; e mennyiség a bezárást megelőző öt évre jellemző hitelesített kibocsátások maximális összegére korlátozódik. A kibocsátási egységek törlésére vonatkozó eljárást az árverésekről szóló rendelet 25. cikke határozza meg.

2023 decemberében Németország bejelentette azon szándékát a Bizottságnak, hogy önkéntesen törli azokat a kibocsátási egységeket, amelyek két erőműnek az ország szénkivezetési politikájának részeként történő, 2022. évi bezárásához kapcsolódnak[21]. A törlésekre a tervek szerint 2025 és 2030 között kerül sor. A bejelentéssel összefüggésben törlendő kibocsátási egységek számát évente közölni lehet a Bizottsággal.

A törlendő kibocsátási egységek számának kiszámítására szolgáló módszertan a bejelentés részét képezte. A módszertan figyelembe veszi a villamosenergia-piacon a helyettesítő villamosenergia-termeléssel járó kibocsátásokat, valamint a piaci stabilizációs tartalék működését.

2025 áprilisában Németország benyújtotta a Bizottságnak a 2023. évre, a 2025. szeptember 1. és december 31. közötti időszakban törlendő kibocsátási egységek számát[22]. A bejelentett módszertan

[19] A kilenc tagállam: Belgium, Dánia, Írország, Luxemburg, Málta, Hollandia, Ausztria, Finnország és Svédország. A rugalmassági rendelkezés azokra a tagállamokra vonatkozik, amelyeknek a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti célértékei jelentősen meghaladják mind az uniós átlagot, mind a költséghatékony csökkentési potenciáljukat, valamint azokra a tagállamokra, amelyek 2013-ban nem osztottak ki ingyenes EU ETS kibocsátási egységeket ipari létesítményeknek.

[20] Hollandia és Svédország nem élt a rugalmassági mechanizmussal.

[21] 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.

[22] Notification by Germany of voluntary cancellation of allowances in the EU ETS for plants closed in 2023 (Németország bejelentése az EU ETS szerinti kibocsátási egységeknek a 2023-ban bezárt üzemekhez kapcsolódó önkéntes törlésről), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2024.5.5.

alapján a törlendő kibocsátási egységek száma az EU ETS szerinti piaci stabilizációs tartalék 2024-es feleslegmutatójától (a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma, TNAC) függene[23].

A Bizottság 2025. május 28-án közzétette a 2024. évi TNAC-t (lásd a 6.1. fejezetet). A TNAC 1,15 milliárd kibocsátási egységet tett ki. Következésképpen 514 000 kibocsátási egységet töröltek Németország árverésre bocsátandó mennyiségéből. Ez már tükröződik a 2025. július 28-án elfogadott 2025. évi felülvizsgált árverési naptárakban.

5. A kibocsátási egységek ingyenes kiosztása

Az ingyenes kiosztás átmeneti intézkedés, amely elsősorban az ipari ágazatokra irányul. 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[24].

Külön kibocsátásáthelyezési jegyzék azonosítja azon ágazatokat, amelyekről úgy ítélik meg, hogy ki vannak téve a kibocsátásáthelyezés kockázatának; ezen ágazatok a vonatkozó referenciaszintek 100 %-ának megfelelő ingyenes kiosztásra jogosultak. A jegyzéken 63 ágazat és alágazat szerepel, amelyek az EU ETS hatálya alá tartozó ipari kibocsátás túlnyomó részét lefedik. A kevésbé kitett ágazatok a referenciaérték legfeljebb 30 %-ának megfelelő ingyenes kiosztásban részesülnek.

Az ingyenes kiosztás a teljesítményre vonatkozó referenciaértékeken alapul, amelyek az egyes ágazatok leghatékonyabb 10 %-ba tartozó létesítményeinek termékegységenkénti átlagos kibocsátásintenzitását tükrözik. Mivel kibocsátási egységeket minden kibocsátás után vissza kell adni, a piacon kibocsátási egységeket kell vásárolni az említett referenciaértékeket meghaladó kibocsátások tekintetében. A referenciaértékek fokozatosan csökkennek, hogy erőteljesebben ösztönözzék az ágazatot a dekarbonizálásra és az innováció előmozdítására.

2021-ben a Bizottság aktualizálta a referenciaértékeket a 2021–2025-ös kiosztási időszakra[25]. A 2026–2030-as kiosztási időszakra vonatkozóan a referenciaértékeket aktualizálni fogják; ez e dokumentum megszövegezésekor folyamatban van. A felülvizsgált uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv szerint a referenciaértékek éves csökkentési arányait a további ipari átalakulás ösztönzése érdekében növelni fogják. A minimális arányt évi 0,2 %-ról 0,3 %-ra, a maximális arányt pedig évi 1,6 %-ról 2,5 %-ra emelik 2026-tól. Az alkalmazandó éves csökkentési arányt minden egyes referenciaértékre külön meghatározzák majd.

2021 óta az ingyenes kiosztás mennyisége kiigazításra kerül, ha a kezdeti volumenek és az előző két éves átlag összehasonlítása alapján jelentős változások következnek be az ipari termelési volumenben[26]. A kiigazítások küszöbértékét 15 %-os termelésnövekedésben vagy -csökkenésben állapították meg, ezt követő kiigazításokra kisebb, 5 %-os intervallumok alapján kerülhet sor. Az üzemeltetőknek éves jelentéseket kell benyújtaniuk a termelési adatokról az illetékes nemzeti hatóságoknak, amelyek alapján kiigazíthatók a kiadott ingyenes kiosztások mennyiségei. Ez a további szigor azt eredményezte, hogy

23 Ha a 2024. évi TNAC meghaladná az 1 096 milliót, 514 000 kibocsátási egységet törölnének. Ha a 2024. évi TNAC 833 és 1 096 millió között lenne, nem kerülne sor kibocsátási egységek törlésére.

24 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.

25 A Bizottság (EU) 2021/447 végrehajtási rendelete (2021. március 12.) (HL L 87., 2021.3.15.).

26 A Bizottság (EU) 2019/1842 végrehajtási rendelete (2019. október 31.) (HL L 282., 2019.11.4.).

gyakoribbá váltak az ingyenes kiosztás éves kiigazításai. A 2021 és 2024 között benyújtott kérelmek átlagos száma 3 900 fölött volt, vagyis a 2020-ig jellemző éves átlag közel háromszorosa. Az ingyenes kiosztás későbbi változásaihoz szükséges kisebb, 5 %-os intervallumok miatt évről évre nőnek a számok.

A 2021 és 2025 közötti időszakra vonatkozó teljes ingyenes kiosztási mennyiséget kezdetben 2 791 millió kibocsátási egységben állapították meg 7 430 létesítmény számára. 70 EUR/t szén-dioxid-árat feltételezve e kiosztás értéke ebben az időszakban évente mintegy 39 milliárd EUR-t tenne ki. 2025 közepére a Bizottság 16 határozatot fogadott el az ingyenes kiosztási mennyiségek ipari termelési volumen változásának betudható kiigazításáról, ami 173,7 millió kibocsátási egységnek megfelelő csökkenést eredményezett[27]. Ezzel egyidejűleg azonban a Bizottság hét olyan határozatot is elfogadott, amellyel helyesbítette és 2,3 millió kibocsátási egységgel növelte a kezdeti ingyenes kiosztási szintet[28]. Erre a létesítmények által az ingyenes kiosztás kérelmezésekor közölt adatokban talált hibák miatt volt szükség. Összességében a 2021–2025-ös időszakra vonatkozó ingyenes kiosztás az eredeti összes ingyenes kiosztáshoz képest 171,5 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 331,3 millió kibocsátási egység volt. Ez magában foglalta a 3. szakaszban (2013–2020) ki nem osztott kibocsátási egységeket és a piaci stabilizációs tartalékból származó 200 millió kibocsátási egységet.

A 3. táblázat összefoglalja az ingyenes kiosztás éves szintjét a 2021–2025-ös kiosztási időszakban (mind a kezdeti, mind a kiigazított szintet), bemutatva a „tényleges ingyenes kiosztás” 2024-re és 2025-re vonatkozó csökkenéseit. E csökkentett mennyiségek fő okai a világjárvány és az energiaválság miatt az egyes ágazatok termelési szintjére gyakorolt negatív hatások, elsősorban 2022-ben és 2023-ban. Mivel az ingyenes kiosztás kiigazítása két év átlagos termelési szintjét figyelembe vevő összehasonlításon alapul, a termelés folyamatos csökkenésének teljes hatása két évvel később jelentkezik.

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

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

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

Tárgyév	2021	2022	2023	2024	2025	**Összesen**
Kezdeti ingyenes kiosztás (EU-27 + Izland, Liechtenstein és Norvégia)	559,6	558,9	558,2	557,5	556,8	**2 791,1**
Tényleges ingyenes kiosztás	545,7	542,4	537,0	499,7	494,8	**2 619,6**
Kiigazított és helyesbített ingyenes kiosztás	–13,9	–16,5	–21,2	–57,8	–62,0	**–171,5**

2013 óta az EU ETS a kibocsátási egységek referenciaértékeken alapuló ingyenes kiosztásának átmeneti rendszerére vonatkozó uniós szintű, harmonizált megközelítés koncepciójára épül. Ez a kialakítás és a referenciaértékek alkalmazása lehetővé tesz olyan helyzeteket, amikor engedélyezhető és engedélyezett, hogy az egyes létesítmények által kapott ingyenes kiosztás egy vagy több éven keresztül meghaladja a hitelesített kibocsátásokat. Néhány létesítmény feleslege azonban nem akadályozza meg az összkibocsátás csökkenését, és a legtöbb létesítmény számára szén-dioxid-kibocsátási költséggel járna a kibocsátásuk fedezéséhez szükséges mennyiségű további kibocsátási egység megszerzése. Az alábbiakban ismertetjük azokat a fő okokat, amelyek miatt egy létesítmény ingyen felesleges kibocsátási egységekhez juthat.

A referenciaértékeket az adott referenciaértéket használó létesítmények leghatékonyabb (legalacsonyabb kibocsátási intenzitású) 10 %-ának átlagos teljesítménye alapján határozzák meg, és rendszeresen aktualizálják. Ez azt jelenti, hogy az egyes referenciaértékek alapján számos olyan létesítmény lenne, amely túlteljesítene a többi 90 %-on, és elegendő kibocsátási egységet kapna a kibocsátása fedezésére, vagy akár felesleges kibocsátási egységekkel rendelkezne. Emellett az ingyenes kiosztásról szóló rendelet rendelkezéseket tartalmaz ingyenes kiosztás odaítéléséről hő vagy hulladékgázok kivitele és behozatala esetén, e rendelkezések eltérhetnek attól, ahogyan a kibocsátásokat jelentik. Az ilyen esetekre vonatkozó kibocsátásokat és ingyenes kiosztást külön létesítményekhez lehet rendelni, így úgy tűnhet, hogy egy adott létesítmény több kibocsátási egységet kap, mint a kibocsátása. Például egy másik létesítményből hőt importáló vegyipari üzem ingyenes kiosztásban részesül a kibocsátásáthelyezés kockázatának csökkentése érdekében, miközben a kibocsátásokat a hőtermelő üzem jelenti.

A kibocsátási egységek esetleges feleslege szempontjából az ipari termelési volumenben bekövetkező jelentős változásokat tükröző éves kiosztási kiigazításokra vonatkozó szabályok is relevánsak (lásd fent). A kétéves átlag „puffert” hoz létre, ami azt jelenti, hogy a termelés jelentős csökkenésének teljes hatása csak két évvel később lenne maradéktalanul alkalmazandó az ingyenes kiosztási szintekre, azaz a bejelentett kibocsátások azonnal csökkennének, az ingyenes kiosztás azonban nem.

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] az ETS szerinti ingyenes kiosztások fokozatos kivezetéséből eredő 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 tették ki.

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 hatálya alá tartozó) 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 megkezdődött az átmeneti időszak, amelynek során az importőrök jelentik a kibocsátásokat, de még nem kötelesek fizetni. Ez 2025 végéig folytatódik, amikorra a teljes körű végrehajtás fokozatosan megtörténik.

2026-tól a CBAM-ágazatokban az EU-ba árukat behozó importőröknek tanúsítványokat kell vásárolniuk és visszaadniuk a beágyazott kibocsátásokra vonatkozóan. 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.

Az EU lépéseket tesz annak érdekében is, hogy a CBAM-ot a végleges szakaszára egyszerűsítse és megerősítse. Az Európai Parlament és a Tanács 2025 júniusában ideiglenes politikai megállapodásra jutott a CBAM egyszerűsítésére irányuló javaslatról. Ezt hivatalosan 2025 szeptemberében fogadták el[30]. A javaslat egyik kulcsfontosságú eleme a mentességi küszöbérték növelése annak érdekében, hogy importőrönként évente legfeljebb 50 tonna importált áru mentesülhessen a CBAM alól. Ez várhatóan a vállalatok 90 %-át mentesíti, miközben a kibocsátások 99 %-át még mindig lefedi. E dokumentum összeállításakor a Bizottság több másodlagos jogszabályt (felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat és végrehajtási jogi aktusokat) is előkészít annak érdekében, hogy biztosítsa a CBAM időben történő és hatékony végrehajtását, amikor a végleges szakasz 2026-ban megkezdődik.

[29] (EU) 2023/956 rendelet (2023. május 10.) (HL L 130., 2023.5.16.).

[30] Commission welcomes political agreement to simplify and strengthen the carbon border adjustment mechanism (A Bizottság üdvözli az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus egyszerűsítéséről és megerősítéséről szóló politikai megállapodást), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2025.6.18.

A Bizottság emellett jogalkotási javaslatokat készít a CBAM bizonyos továbbfeldolgozott árukra való kiterjesztésére a downstream kibocsátásáthelyezés megelőzése[31], valamint a kijátszás[32] kockázatának kezelése és a villamosenergia-behozatalra alkalmazandó szabályok kiigazítása érdekében.

A Bizottság ugyanakkor javaslatot tesz majd közzé az EU-ban előállított CBAM-áruk kivitelével kapcsolatos kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelésére, a *tisztaipar-megállapodás első csomagjának végrehajtásáról* szóló közleményben[33] bejelentetteknek megfelelően. Amint azt a szén-dioxid-piacról szóló tavalyi jelentés is tárgyalta, az ingyenes kiosztás fokozatos kivezetése azt jelenti, hogy a CBAM-áruk uniós gyártóinak fizetniük kell beágyazott szén-dioxid-kibocsátásukért, míg a kibocsátásáthelyezést a CBAM azzal kezeli, hogy egyenértékű szén-dioxid-árat szab az importált termékekre.

A Bizottság emellett a CBAM-rendeletben előírtak szerint előkészíti a CBAM átfogó felülvizsgálatát, hogy azt 2025 vége előtt közzétegyék. Ez a felülvizsgálat értékelni fogja a CBAM hatálya kiterjesztésének lehetőségét, a CBAM-áruk azonosításához használt kritériumokat és a közvetett kibocsátások kiszámításának módszertanát. Értékelni fogja továbbá az irányítási rendszert, az adminisztratív költségeket, a nemzetközi éghajlat-politikai megbeszéléseken elért eredményeket, valamint a CBAM-nak a fejlődő országokból, különösen a legkevésbé fejlett országokból származó behozatalra gyakorolt hatását.

6. Az uniós szén-dioxid-piac

6.1. A kereslet és a kínálat egyensúlyba hozása

A piaci stabilizációs tartalék (a továbbiakban: MSR) előmozdítja a szén-dioxid-piaci egyensúlyt és rezilienciát azáltal, hogy kiigazítja az EU ETS keretében évente árverésre bocsátandó kibocsátási egységek kínálatát. A piaci stabilizációs tartalék szabályalapú eszköz, amelyet először a 3. szakasz kezdetén az uniós szén-dioxid-piacon a kibocsátási egységek kínálata és kereslete között kialakult strukturális egyensúlyhiány kezelésére vezettek be. 2013-ban a piac 2,1 milliárd kibocsátási egységnek megfelelő felesleggel rendelkezett, amelyet azóta az MSR segített csökkenteni. Rövid távon az MSR reagál a hirtelen keresleti és a kínálati sokkokra, mint amilyeneket 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.

[31] Ahol a CBAM-alapanyagok szén-dioxid-kibocsátási költségei arra ösztönözhetik a továbbfeldolgozott áruk gyártóit, hogy a termelést külföldre helyezzék át, az EU ETS hatályán kívülre.

[32] A CBAM-rendelet a kijátszást olyan gyakorlatként határozza meg, amelyet a CBAM-ből eredő pénzügyi kötelezettségek teljes egészében vagy részben történő tényleges elkerülésétől eltérő, más észszerű ok vagy gazdasági indok nem támaszt alá kielégítő mértékben.

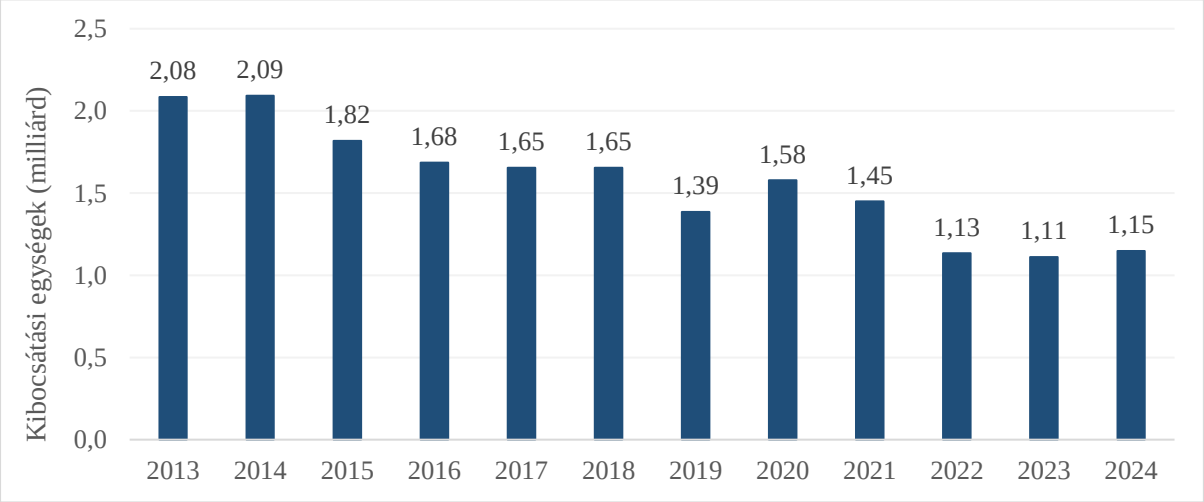
[33] Lásd: COM(2025) 378 final, A tisztaipar-megállapodás első csomagjának végrehajtása, 2025.7.2., 4. o.

A Bizottság évente közzéteszi a TNAC-t. A TNAC-t az előző évre számítják ki, míg a kínálat kiigazítása egy, a közzétételt követő 12 hónapig tartó időszak alatt és egy külön kulcs szerint történik. A Bizottság 2025. május 28-án közzétette a 2024-ben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számáról szóló közleményt[34].

A 2024. évi TNAC összesen 1,15 milliárd kibocsátási egységet tett ki, ami 2023-hoz képest enyhe növekedést jelent. Ennek eredményeként 2025 szeptembere és 2026 augusztusa között 276 millió kibocsátási egységet (a TNAC 24 %-át) vonnak ki az árverésekről.

Az MSR minden év elején érvényteleníti az általa tartott, 400 milliós küszöbérték feletti kibocsátási egységeket. 2025. január 1-jén az MSR 271 millió kibocsátási egységet érvénytelenített, és 400 millió kibocsátási egységet hagyott a tartalékban. 2023 óta az MSR összesen 3,2 milliárd kibocsátási egységet érvénytelenített.

A 3. ábra a kibocsátási egységek uniós szén-dioxid-piacon belüli feleslegének alakulását szemlélteti 2013-tól. Az MSR-hez való nemzeti hozzájárulásokat a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 2. szakasza mutatja be.



3. ábra: A felesleges kibocsátási egységek alakulása az EU ETS-ben (2013–2024)

6.2. 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)[35]

[34] Market Stability Reserve under the EU Emissions Trading System to reduce auction volume by 276 million allowances between September 2025 and August 2026 (Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer keretébe tartozó piaci stabilizációs tartalék célja, hogy 2025 szeptembere és 2026 augusztusa között 276 millió kibocsátási egységgel csökkentse az árverésre bocsátandó mennyiséget), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, cikk, 2025.5.28. Az *Európai Unió Hivatalos Lapja*: A Bizottság közleménye – A 2024-ben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer keretébe tartozó piaci stabilizációs tartalék működése céljából történő közzététele (HL C, C/2025/3180, 2024.6.4.).

[35] 2014/65/EU irányelv (2014. május 15.) (HL L 173., 2014.6.12.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

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[36], az európai szabályozó szerv, az Európai Értékpapírpiaci Hatóság (ESMA) koordinációja alatt. Az ESMA kiterjedt jelentési és átláthatósági követelmények révén ellenőrzi a piaci szereplők magatartását. Emellett a kibocsátási egységekkel való kereskedésre más pénzügyi piaci szabályok is vonatkoznak, például a piaci visszaélések és a bennfentes kereskedelem megelőzésére vonatkozó szabályok (az 596/2014/EU rendelet)[37], amelyek arra kötelezik 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 felülvizsgálatát követően több módosításról is megállapodás született az uniós szén-dioxid-piac átláthatóságának további javítása érdekében. Az ESMA feladata az EU ETS működésének az árverések elsődleges piacára és a másodlagos piacokon folytatott kereskedésre kiterjedő nyomon követése és rendszeres értékelése. Az uniós szén-dioxid-piacok nyomon követéséről szóló, 2024. október 7-én közzétett első éves jelentésében[38] az ESMA a 2023. évi adatok alapján nem talált jelentős problémákat a piac működésével kapcsolatban. Az ESMA a villamosenergia-ágazat és az ipari tevékenység dekarbonizációját az uniós szén-dioxid-piacokon az árak alakulásának fő mozgatórugójaként azonosította.

Legutóbbi, 2025. október 22-én közzétett jelentésében[39] az ESMA a 2024. évi piaci adatok alapján ismét megerősítette, hogy a szén-dioxid-piacok a piaci várakozásoknak megfelelően alakultak. Az elemzés megerősíti a korábbi jelentésben megvilágított mintákat és tendenciákat. A 2025. évi jelentés azt mutatja, hogy az ETS szerinti árak 2024-ben kezdetben fokozatosan csökkentek, amit a továbbra is dekarbonizáló villamosenergia-ágazat gyenge kereslete és a nagyobb árverésre bocsátott mennyiségek által vezérelt stabilizáció követett. Az ESMA az árverések relatív koncentrációjának fennállását is megerősítette, amely annak tudható be, hogy az üzemeltetők inkább pénzügyi közvetítőkön keresztül szerzik be a kibocsátási egységeket.

Az ESMA megállapította, hogy a kereskedési tevékenység 2024-ben 35 %-kal bővült, és 4,7 millió ügylet során összesen 13,7 milliárd tonna CO_2-egyenérték cserélt gazdát. A piaci növekedést elsősorban a helyszíni kereskedés vezérelte, míg a tőzsdén kívüli kereskedési tevékenység stabil maradt. A befektetési vállalkozások és a hitelintézetek továbbra is fontos szerepet játszanak mind a tőzsdén, mind a tőzsdén kívüli piacokon, és a teljes kereskedési volumen 63 %-át adják.

Az ESMA felvázolta, hogy a származékos piacok központi elemei a határidős ügyletek, amelyek 2024-ben a kereskedésbe bevont volumen háromnegyedét tették ki. Összességében a másodlagos piac hozzájárul az EU ETS megfelelő működéséhez azáltal, hogy megkönnyíti a kibocsátási egységek megfelelésre kötelezett szervezetek általi, pénzügyi közvetítőktől történő beszerzését.

Az ESMA megismételte továbbá annak fontosságát, hogy az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben szereplő jogalanyok rendelkezésére bocsássanak jogalany-azonosítókat, és további

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

[37] 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.

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

[39] Az ESMA 2025. évi piaci jelentése az uniós szén-dioxid-piacokról (ESMA50-481369926-30552, 2025.10.22.).

erőfeszítésekre szólítja fel a nemzeti tisztviselőket a jogalany-azonosítók nyilvántartásba vételével kapcsolatos követelménynek az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék számlatulajdonosai tekintetében történő végrehajtása érdekében. Ez 2025-ben különösen fontos marad, mivel a számlatulajdonosok száma tovább nő az EU ETS tengerhasznosítási ágazatra való kiterjesztése, valamint az épületekre, a közúti közlekedésre és más ágazatokra vonatkozó ETS2 bevezetése miatt. 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 jegyzékről szóló rendelet ((EU) 2019/1122 rendelet)[40] 2023. évi módosítása előírja, hogy a nemzeti tisztviselők 2024 végéig felülvizsgálják azokat a számlákat, amelyek nem tartalmaznak információkat a rendelet III. mellékletének III-I. táblázatában említett jogalany-azonosítóra, a kereskedési helyszín vagy a központi szerződő fél státuszára vonatkozóan. A jogalany-azonosítók elérhetőségére vonatkozó információk felülvizsgálatára vonatkozó kötelezettség ellenére a jogalany-azonosítók rendelkezésre állása továbbra is elmarad a várakozásoktól.

2024. március 28-án hatályba lépett a felülvizsgált MIFID II[41] és a MIFIR – a pénzügyi eszközök piacairól szóló rendelet ((EU) 2024/791 rendelet)[42], ami 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[43], növelve a kibocsátási egységekkel és az azokhoz kapcsolódó származtatott termékekkel folytatott kereskedés átláthatóságát.

Ezen új szabályokat követő intézkedésként a Bizottság felülvizsgálja az árualapú származtatott termékek – többek között a kibocsátási egységek – piacaira vonatkozó szabályozási keretet. A Bizottság jelenleg értékeli, hogy a pozíciós limitek és a pozíciókezelési kontrollmechanizmusok hozzájárulhatnak-e a piaci visszaélések megelőzéséhez, valamint a rendezett árképzési és elszámolási feltételek előmozdításához. Ezen túlmenően a Bizottság értékeli a kiegészítő tevékenységek csoportszinten történő meghatározására vonatkozó kritériumokat, és megvizsgálja az ügyleti adatok gyűjtésének a MIFIR és az EMIR, azaz az európai piaci infrastruktúra-rendelet (a 648/2012/EU rendelet)[44] keretében történő központosításának és harmonizálásának lehetőségét, valamint értékeli, hogy mely adatok legyenek nyilvánosak, és hogyan lehet azokat a legjobban terjeszteni. E munka

[40] A Bizottság (EU) 2019/1122 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) a 2003/87/EK irányelv kiegészítéséről (HL L 177., 2019.7.2.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[41] 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/790/oj. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[42] A Bizottság (EU) 2024/791 felhatalmazáson alapuló rendelete (2024. február 28.) a 600/2014/EU rendelet módosításáról, HL L, 2024/791, 2024.3.8., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/791/oj. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[43] 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.

[44] 648/2012/EU rendelet (2012. július 4.) (HL L 201., 2012.7.27.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

részeként a Bizottság célzott konzultációt[45] folytatott az árualapú származtatott termékek piacai működésének felülvizsgálatáról és az azonnali energiapiacokkal kapcsolatos egyes szempontokról, amelyek a kibocsátási egységekre alkalmazandó pénzügyi piaci szabályokra is kiterjednek.

Az árualapú származtatott termékekre vonatkozó keretről folytatott célzott konzultáció megállapításai beépülnek majd a megfizethető energiára vonatkozó cselekvési terv[46] részeként 2025 elején létrehozott gázpiaci munkacsoport (GMTF) munkájába, amelynek feladata, hogy ellenőrizze a belső földgázpiacok működését, és szükség esetén beavatkozzon. Tekintettel arra, hogy a származtatott energiatermékekre vonatkozó szabályok nagyjából a kibocsátási egységek és a kapcsolódó származtatott termékek kereskedelmére is alkalmazandók, a munkacsoport bármely megállapítása releváns lehet az uniós szén-dioxid-piacok szempontjából; e munkacsoport várhatóan 2025 végéig befejezi munkáját.

7. Kibocsátási tendenciák

2024-ben az EU ETS teljes kibocsátása 1 187 millió tonna (Mt) volt[47]. Ez az adat magasabb, mint 2023-ban (1 150,3 Mt CO_2-egyenérték), részben a tengerhasznosítási ágazatnak az EU ETS-be való bevonása miatt. Csak a létesítményeket és a légijármű-üzemeltetőket figyelembe véve a kibocsátáskereskedelmi rendszer szerinti kibocsátások 2024-ben 4,4 %-kal elmaradtak a 2023. évi szinttől.

A villamosenergia-termelő és az ipari létesítményekből származó kibocsátás 1 033,3 Mt CO_2-egyenértéket tett ki, ami a 2023. évi szinthez képest 5,8 %-os csökkenést jelent. Ezzel az előrelépéssel a létesítmények ETS-kibocsátásai jelenleg mintegy 50 %-kal maradnak el a 2005-ös szinttől, és jó úton haladnak a 2030-ra kitűzött 62 %-os csökkentési cél elérése felé. A 4. táblázat a létesítmények éves kibocsátási adatait mutatja. A légi és a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat a 9., illetve a 10. fejezet tárgyalja.

Az EU ETS kibocsátásainak általános csökkentéséhez elsősorban a hő- és villamosenergia-ágazat járult hozzá. A villamosenergia- és hőtermelésből származó kibocsátások 10,7 %-kal csökkentek 2023-hoz képest[48], nagyrészt a megújuló energiaforrások és a nukleáris energia villamosenergia-szerkezeten belüli részarányának jelentős növekedése miatt, amihez a főbb fosszilis tüzelőanyagoktól, például a földgáztól és a széntől való függés csökkenése társult (lásd a 7.1. fejezetet). Ez a tendencia annak ellenére alakult ki, hogy 2024-ben alacsonyabbak voltak az átlagos szén-dioxid-árak (főként a 60–75 EUR közötti tartományban), és összességében nőtt a villamosenergia-termelés.

2024-ben a megújuló energia és a bioüzemanyagok voltak a fő villamosenergia-forrás az EU-ban, 47,2 %-os részesedéssel. A teljes megújulóenergia-termelés 7,6 %-kal nőtt 2024-ben, a napenergia figyelemre méltó, 19,3 %-os, a vízenergia pedig 12 %-os növekedést mutatott, bár a bioüzemanyag-felhasználás 5,2 %-kal csökkent[49].

---

[45] Célzott konzultációs dokumentum – Az árualapú származtatott piacok működésének és az azonnali energiapiacokkal kapcsolatos egyes szempontoknak a felülvizsgálata. 2025.2.26.

[46] Cselekvési terv a megfizethető energiáért Az energiauniónkban rejlő valós érték kibontakoztatása a megfizethető, hatékony és tiszta energia minden európai számára történő biztosítása érdekében, közzétéve: 2025. február 26.

[47] Az ETS 2024. évi hitelesített kibocsátásai, uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék, 2025. október 1-jén kinyert adatok.

[48] E csökkenés 2 %-át a villamosenergia-termelésből eredő kibocsátások és az ipari kibocsátások közötti megoszlást befolyásoló adatinkonzisztenciák is indokolják, nem pedig a piaci tendenciák.

[49] Net electricity generation by type of fuel - monthly data (Nettó villamosenergia-termelés tüzelőanyag-típus szerint – havi adatok), Eurostat.

A nukleáris energia és a fosszilis tüzelőanyagok égetése 23,5 %-kal, illetve 28,1 %-kal járult hozzá a villamosenergia-termeléshez. Ez magában foglalja a szénalapú villamos energia 11,9 %-os csökkenését, a földgázfelhasználás 8,1 %-os visszaesését, az olajalapú villamos energia 5,2 %-os növekedését és az atomenergia-termelés 5,1 %-os növekedését.

2024 újabb rekordév volt az EU-ban a napenergia-termelő kapacitással rendelkező létesítmények tekintetében, amelyek 65,5 GW hozzáadásával a teljes mennyiséget a SolarPower Europe jelentése szerint összesen 338 GW-ra növelték. A WindEurope szerint a szélenergia-kapacitás elérte a 234 GW-ot, és ugyanebben az évben 12,9 GW telepítésére került sor.

Az ipari létesítményekből származó kibocsátás 2024-ben 2023-hoz képest csekély mértékben, 0,8 %-kal csökkent. Annak ellenére, hogy az ipari termelés teljesítménye összességében csökkent[50], egyes energiaigényes ágazatokban, például az acéliparban, a műtrágyagyártásban és a vegyiparban szerény fellendülés volt megfigyelhető. Ez arra utal, hogy ezek az ágazatok az Ukrajna elleni orosz invázió miatt 2022-ben megugrott földgázárak által kiváltott energiaválságot követően fokozatosan élénkítik tevékenységüket. A különböző ágazatok eltérő termelési teljesítménye indokolhatja a kibocsátások általános egyenletes tendenciáját, még akkor is, ha 2024-ben bizonyos ágazatokban kisebb energiahatékonyság-javulás is megfigyelhető volt.

[50] Az ipari termelés 1,1 %-kal csökkent az euróövezetben és 0,8 %-kal az EU-ban, Eurostat, 2025.2.13.

4. táblázat: A létesítmények hitelesített kibocsátásai az EU ETS-ben (2019–2024) [millió tonna CO_2-egyenérték]. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből 2025. október 1-jén kinyert adatok.

Tárgyév	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hitelesített kibocsátások – létesítmények	1 530	1 356 (1 253 az Egyesült Királyság nélkül)	1 337	1 313	1 096	1 033
Változás az előző évhez mérten	–9,1 %	–11,4 %	–1,4 % (6,6 % az Egyesült Királyság nélkül)	–1,8 %	–16,5 %	–5,7 %
Hitelesített kibocsátások – villamosenergia- és hőtermelés	822	696 (653 az Egyesült Királyság nélkül)	708	725	552	493
Változás az előző évhez mérten	–14,7 %	–15,3 %	1,6 % (8,5 % az Egyesült Királyság nélkül)	2,4 %	–23,9 %	–10,7 %
Hitelesített kibocsátások – ipari termelés	708	660 (601 az Egyesült Királyság nélkül)	629	589	544	540
Változás az előző évhez mérten	–1,6 %	–6,9 %	–4,7 % (4,7 % az Egyesült Királyság nélkül)	–6,4 %	–7,5 %	–0,8 %

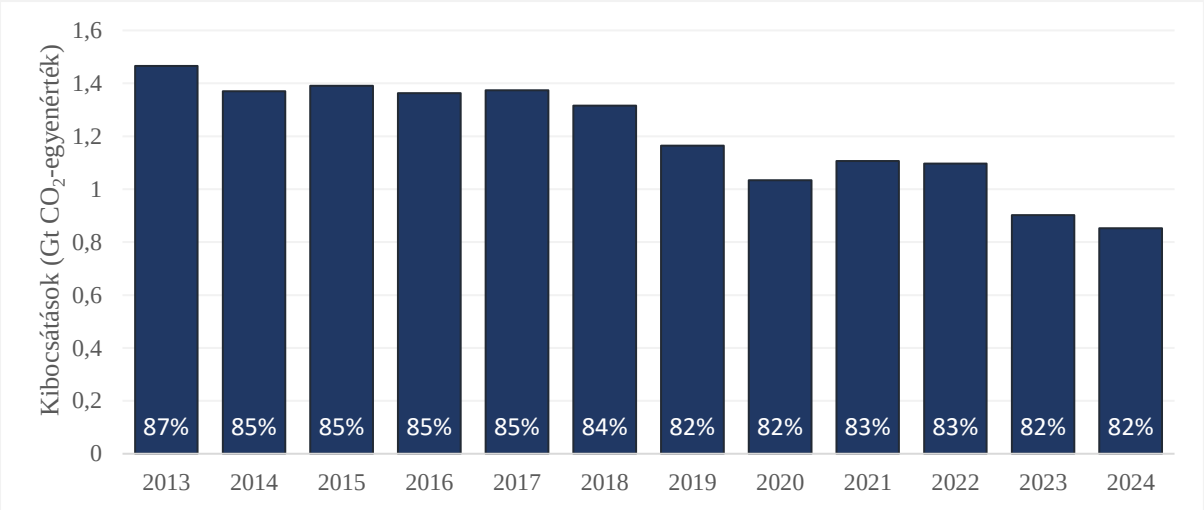
7.1. Fosszilis tüzelőanyagok létesítményekben történő égetéséből származó kibocsátások

Figures 4 és az 5. ábra az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó kibocsátásainak tendenciáit mutatja be a létesítmények teljes kibocsátásának arányában, illetve tüzelőanyag-típusonként[51]. Az ETS keretében nem minden kibocsátás származik fosszilis tüzelőanyagok égetéséből. Egyes kibocsátások közvetlenül ipari folyamatokból származnak. A 4. ábra a fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó kibocsátásoknak a létesítmények teljes kibocsátásán

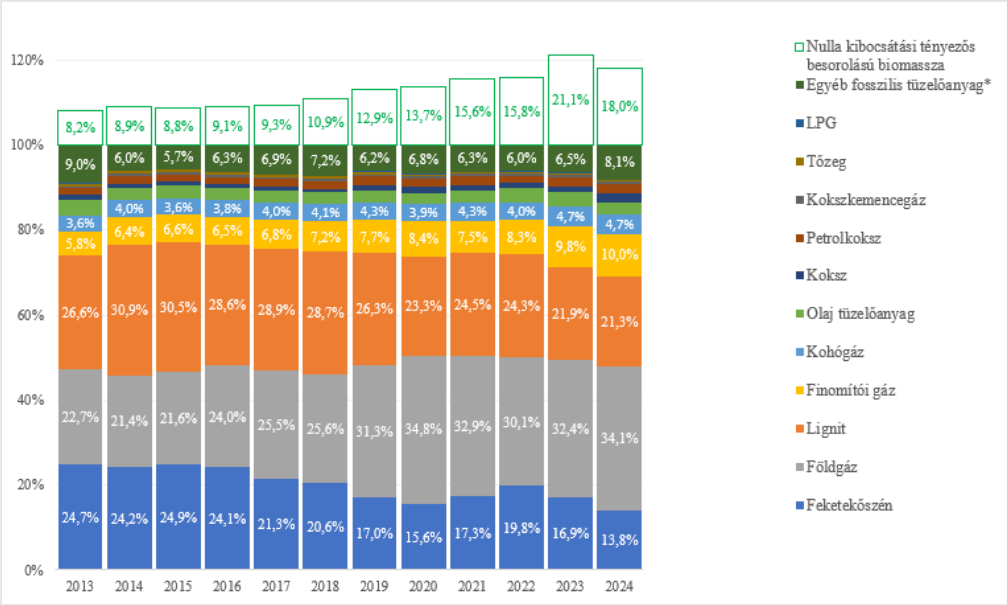
[51] Ez az elemzés az EU ETS végrehajtására vonatkozó, az egyes országok által az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 21. cikke alapján évente (június 30-i határidővel) jelentett adatokon alapul.

belüli részarányát, az 5. ábra pedig az égetésből származó kibocsátások tüzelőanyag-típusok szerinti bontását mutatja be.

Összességében a kibocsátások csökkenő tendenciát mutatnak a villamosenergia-ágazat dekarbonizációja – a megújuló energiaforrások elterjedése, a szén földgázzal való felváltása és a biomassza növekvő használata – miatt[52]. Amint azt az 5. Figure mutatja, a feketekőszén fokozott felhasználásának 2022-ben (az Ukrajna elleni orosz invázió miatti földgázár-emelkedéshez kapcsolódóan) megfigyelt tendenciája megfordult, és 2024-ben volt a feketekőszén aránya a legalacsonyabb 2013 óta.



4. ábra: A fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó összes kibocsátás alakulása az EU ETS hatálya alá tartozó létesítményekben (2013–2024). A feliratok a létesítmények teljes kibocsátásán belüli %-os arányt mutatják.



5. ábra: A különböző fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó kibocsátások részarányának alakulása az EU ETS hatálya alá tartozó létesítményekben (2013–2024). A feliratok a létesítmények égetésből származó teljes kibocsátásán 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*

[52] A fenntartható biomasszából származó nulla kibocsátási tényezős besorolású kibocsátás a létesítmények 2024. évi kibocsátásán felül 22 %-ot tesz ki.

jelmagyarázatban fel nem sorolt tüzelőanyagokra vonatkoznak. A biomassza égetéséből származó kibocsátások az EU ETS keretében nulla kibocsátási tényezős besorolásúak, ezért a létesítmények teljes égetési kibocsátásán felül jelennek meg.

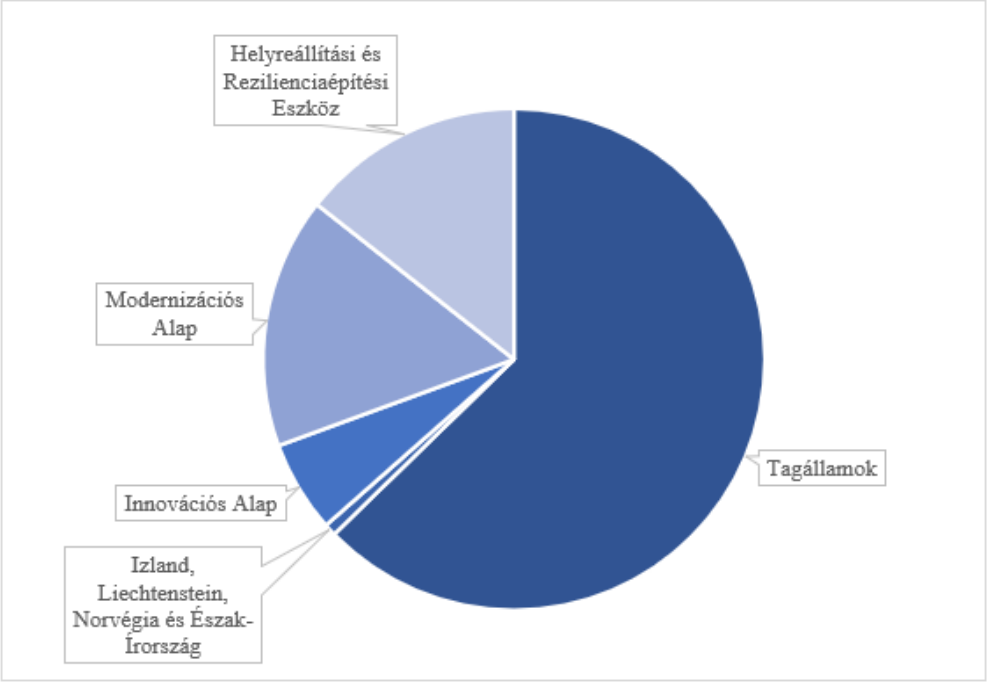
8. Az EU ETS-ből származó bevételek

A kibocsátási egységek EU ETS árveréseken történő értékesítése jelentős bevételt jelent a tagállamok számára az éghajlat-politikai fellépés és az energetikai átalakulás támogatásához. 2024-ben az árverésekből származó teljes bevétel 38,8 milliárd EUR volt.

- 24,4 milliárd EUR-t közvetlenül a tagállamoknak, 0,3 milliárd EUR-t pedig Izlandnak, Liechtensteinnek, Norvégiának és Észak-Írországnak nyújtottak.

- 6,3 milliárd EUR került az EU ETS Modernizációs Alapba, 2,3 milliárd EUR az EU ETS Innovációs Alapba, és a fennmaradó 5,6 milliárd EUR pedig a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Alapba a REPowerEU terv finanszírozására, ez utóbbi összeget a tagállamok a helyreállítási és rezilienciaépítési tervük REPowerEU-fejezetében foglalt reformok és beruházások végrehajtása révén a tiszta energiára való átállás előmozdítására és az energiabiztonság fokozására használják fel.

A 6. ábra az árverésből származó 2024. évi bevételek megoszlását mutatja. Az országonkénti és alaponkénti részletes bevételi adatokat a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 3. szakasza tartalmazza.



6. ábra: Az ETS árverésből származó 2024. évi bevételeinek megoszlása a nemzeti költségvetések, az Innovációs Alap, a Modernizációs Alap, valamint a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz között

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10. cikkének (3) bekezdése értelmében 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 követi 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 további 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 további kibocsátási egységet kapnak, a megfelelő részt tengeri vonatkozású célokra kell felhasználniuk.

A tagállamok az irányítási rendelet ((EU) 2018/1999 rendelet)[53] alapján minden évben jelentést tesznek a Bizottságnak az ETS-ből származó bevételeik felhasználásáról. Ezek a jelentések sablonokon alapulnak, és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által kezelt Reportnet 3-on keresztül kerülnek benyújtásra[54]. Nyilvánosan hozzáférhetők az ügynökség honlapján. A jelentéseknek kellően részletesnek kell lenniük az előirányzott kiadásnak való megfelelés értékeléséhez. Ellenkező esetben a Bizottság megbízhatja a tagállamokat az információk újbóli benyújtásával és az esetleges hiányosságok pótlásával.

A tagállamok által 2024-ben beszedett 24,4 milliárd EUR ETS-bevételből 21,2 milliárd EUR a 10. cikk (3) bekezdése szerinti kötelezettség hatálya alá tartozik[55]. Ez azért van így, mivel a jelentések szerint a 2024. évi bevételből 3,2 milliárd EUR-t (13 %) a villamosenergia-igényes iparágak közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségeinek finanszírozására fordítottak. 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 2024. évi bevételek 77 %-át már 2024-ben folyósították, további 3 %-át pedig egyedi intézkedésekre kötötték le. A jövőbeli jelentések ismertetni fogják, hogy a tagállamok hogyan használták fel a fennmaradó részt.

A 21,2 milliárd EUR-ból a tagállamok jelentései szerint[56] már 16,4 milliárd EUR-t folyósítottak, és további 0,5 milliárd EUR-t kötöttek le a 10. cikk (3) bekezdése szerinti célokra. Így mintegy 4,3 milliárd EUR-t kell még elkülöníteni, folyósítani, és jelentést tenni róla.

[53] (EU) 2018/1999 rendelet (2018. december 11.) (HL L 328., 2018.12.21.).

[54] Use of ETS auctioning revenues - Reporting year 2025 – GovReg (Az ETS árverésből származó bevételeinek felhasználása – 2025. jelentéstételi év – Irányítási rendelet), Reportnet3, Európai Környezetvédelmi Ügynökség.

[55] 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.

[56] 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.

Az 5. táblázat a tagállamok által 2024-ben ETS-bevételként beszedett 24,4 milliárd EUR felosztását tartalmazza.

5. táblázat: A tagállamok által 2024-ben beszedett 24,4 milliárd EUR összegű ETS-bevétel felosztása

Bevétel (milliárd EUR)	
A jelentések szerint közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségekhez nyújtott támogatás finanszírozására felhasznált bevétel	3,2
A 10. cikk (3) bekezdése szerinti kötelezettség hatálya alá tartozó és 2024-ben folyósított bevétel	16,4
A tagállamok által 2024-ben beszedett, a 10. cikk (3) bekezdése szerinti kötelezettség hatálya alá tartozó és lekötött bevétel	0,5
A tagállamok által 2024-ben beszedett, még elkülönítendő, folyósítandó és jelentendő bevételek	4,3

A jelentések szerint 2024-ben generált és a 10. cikk (3) bekezdése szerinti célokra folyósított 16,4 milliárd EUR bevételből 3,2 milliárd EUR-t használtak fel az „Energiaellátás, -hálózatok és -tárolás (pl. megújuló energiaforrások)” kategóriába tartozó projektekre, 3,3 milliárd EUR-t az „Energiahatékonyság, épületek fűtése és hűtése” projektekre, 3,6 milliárd EUR-t pedig a „Tömegközlekedés és mobilitás” projektekre. Példaként említhetők a dániai tengeri szélenergiával és a biogázzal összefüggő korszerűsítésekhez nyújtott támogatások, a litvániai lakóépületek hőfogyasztásának legalább 40 %-os csökkentését célzó, mélyreható utólagos átalakítási projektek, valamint Szlovéniában a vasúti közlekedésbe és a kerékpárutakba történő beruházások.

Emellett a tagállamok arról számoltak be, hogy 0,8 milliárd EUR-t használtak fel „Az ipar dekarbonizációja (alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiák, szén-dioxid-leválasztás -hasznosítás és -tárolás, valamint energiahatékonyság az energiaágazaton kívüli ipari ágazatokban)” kategóriába tartozó projektekre, beleértve a németországi ipar dekarbonizációját célzó hidrogénprojektek finanszírozását is.

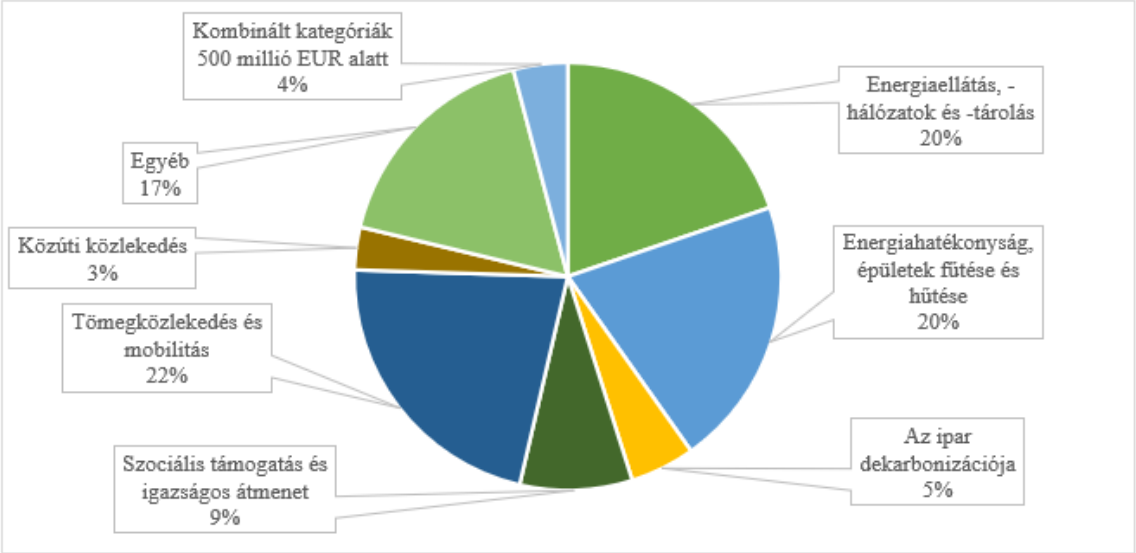
A tagállamok arról is beszámoltak, hogy 1,4 milliárd EUR-t fordítottak a „Szociális támogatás és igazságos átmenet” körébe tartozó intézkedésekre és projektekre, beleértve a görög „Zöld Alapot”, amely finanszíroz egyrészt olyan régiók fejlesztésével kapcsolatos tevékenységeket, amelyek gazdaságukat átállítják a fosszilis tüzelőanyagokról, másrészt az erdők védelmére és az erdőgazdálkodásra irányuló projekteket.

A tagállamok beszámoltak továbbá arról, hogy 0,5 milliárd EUR-t használtak fel a „Közúti közlekedés (személygépkocsik, tehergépkocsik)” elnevezésű intézkedésekre, beleértve az elektromos és/vagy hibrid járművek svédországi, lettországi, romániai és máltai beszerzéséhez nyújtott pénzügyi támogatást is.

A 2024. évi 2,8 milliárd EUR összegű kifizetések esetében a tagállamok olyan intézkedésekről számoltak be, amelyek vagy nem feleltek meg a sablonok egyik kategóriájának sem, vagy több kategóriába voltak besorolhatók (ebben az esetben a tagállamok a kategóriára vonatkozóan „Egyéb” minősítést jelentettek). Példaként említhető a spanyolországi biodiverzitási alap, amely lehetővé teszi az ökoszisztémák helyreállítását, a megújuló energia telepítését a vidéki területeken, valamint olyan

fenntartható földhasználati gyakorlatok nagyobb léptékű megvalósítását, amelyek együttesen növelik a biológiai sokféleséget, és mérhető kibocsátáscsökkentést érnek el a táj szintjén.

A 7. ábra összefoglalja az ETS-bevételek tagállamok általi felhasználását a különböző kategóriákban.



7. ábra: Az ETS árverésekből származó 2024. évi bevételéből folyósítottként bejelentett 16,4 milliárd EUR kategóriánkénti felosztása. Az 500 millió EUR alatti összesített kategóriák a következőket foglalják magukban (millió EUR-ban): alkalmazkodás (105), nemzetközi célok és az éghajlatváltozás elleni küzdelem nemzetközi finanszírozása (94), LULUCF-ágazat, mezőgazdaság és földalapú eltávolítások (349), igazgatási ráfordítások (50), hulladékgazdálkodás (28), tengeri közlekedés (29), légi közlekedés (14), tartós eltávolítások (3).

Az EU ETS árverésekből származó bevétele lényeges mértékben járult hozzá ezekhez és számos más, a tagállamokban működő, hatásos éghajlat-politikai és energetikai átalakulási projekthez. Ezek a projektek nemcsak a kibocsátások csökkentését segítették elő, hanem azt is biztosították, hogy a zöld átállás igazságos legyen. 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 hozzájárulásának bemutatása érdekében. A 2024-re vonatkozóan jelentett legtöbb intézkedés esetében nem egyértelmű, hogy az EU ETS-t kifejezetten finanszírozási forrásként jelölik-e meg és teszik-e közzé, amit a Bizottság nyomon kíván követni.

Az éghajlatváltozás elleni fellépésről szóló 2025. évi eredményjelentés és a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum áttekintést nyújt arról, hogy az egyes tagállamok hogyan használták fel az ETS-ből származó bevételüket[57].

8.1. A közvetett költségekhez nyújtott támogatások

[57] A hamarosan megjelenő, az éghajlatváltozás elleni fellépésről szóló 2025. évi eredményjelentés és az azt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10a. cikkének (6) bekezdése arra ösztönzi a tagállamokat, hogy hozzanak pénzügyi intézkedéseket olyan ágazatok vagy alágazatok számára, amelyek a jelentős közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek miatt ki vannak téve a kibocsátásáthelyezés tényleges kockázatának. Ez a villamosenergia-igényes iparágakra a villamosenergia-számláik révén áthárított szén-dioxid-kibocsátási költséget jelenti, amely abból ered, hogy az energiavállalatok ETS kibocsátási egységeket vásárolnak.

A Bizottság elfogadta az EU ETS állami támogatásokra vonatkozó iránymutatását, hogy harmonizálja azokat a feltételeket, amelyek mellett a tagállamok nyújtják ezt a támogatást, és minimalizálja a verseny torzulását a belső piacon[58]. Ez az iránymutatás meghatározza a közvetett kibocsátási költségek miatt a kibocsátásáthelyezés tényleges kockázatának kitett ágazatokat, és előírja, hogy a kedvezményezetteknek a támogatás egy részét újra be kell fektetniük olyan projektekbe, amelyek csökkentik közvetlen vagy közvetett szénlábnyomukat, és ezzel a kibocsátásáthelyezés kockázatának való kitettségüket.

A közvetett kibocsátási költségek kompenzálására állami támogatást nyújtó valamennyi tagállam bejelentette programját a Bizottságnak állami támogatási szempontú értékelés céljából, és a Bizottság visszaigazolta a programok belső piaccal való összeegyeztethetőségét. Az ilyen kompenzációt nyújtó tagállamoknak közzé kell tenniük a kifizetett kompenzáció teljes összegét, beleértve a kedvezményezett ágazatok vagy alágazatok szerinti bontást is.

2024-ben 15 tagállam nyújtott támogatást a 2023-ban felmerült közvetett költségekhez. Ez megegyezik a tavalyi évvel. Az összetétel azonban megváltozott egy ausztriai ideiglenes támogatási program lejártát és a kifizetések Hollandia általi újbóli bevezetését követően.

A 6. táblázat összefoglalja a tagállamok által teljesített kifizetéseket, és összehasonlítja őket a 2023. évi, árverésből származó bevételekkel. A 2024-ben teljesített összes közvetettköltség-kifizetés megközelítőleg 5,52 milliárd EUR-t tett ki. Ez 40 %-os növekedést jelent a 2023-ban folyósított 3,95 milliárd EUR-hoz képest, míg a támogatásban részesülő létesítmények száma nagyjából változatlan, körülbelül 1 850 volt.

6. táblázat: Az ETS árverésből származó bevételeiből a 2023-ban felmerült közvetett költségekre 2024-ben kifizetett támogatási összegek

Tagállam	**A 2023-ban felmerült közvetett költségekre kifizetett összeg [millió EUR]**	**Kedvezményezettek száma (létesítmények)**	**Árverésből származó bevételek 2023-ban[3] [millió EUR]**	**A közvetett költségekhez nyújtott támogatás relatív nagysága az árverésből származó bevételhez képest**
Belgium	249,9	56	739,9	33,8 %
Csehország	60,4	23	771,3	7,8 %
Finnország	143,2	55	571,5	25,1 %
Franciaország	908,8	293	2 060,1	44,1 %

[58] Iránymutatás az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei 2021 utáni kereskedelmi rendszerének kontextusában hozott egyes állami támogatási intézkedésekhez (2020/C 317/04). Ezen iránymutatás technikai aktualizálása folyamatban van.

Németország	2 395,0	707	7 582,5	31,6 %
Görögország	287,0	57	1 441,8	19,9 %
Olaszország	165,5	252	3 547,4	4,7 %
Luxemburg	37,6	4	7,6	492,0 %
Hollandia	147,3	48	1 261,1	11,7 %
Lengyelország	614,6	97	5 406,7	11,4 %
Portugália	25,0	23	726,7	3,4 %
Románia	116,7	31	571,8	20,4 %
Szlovákia	58,3	9	377,5	15,4 %
Szlovénia	25,4	16	186,5	13,6 %
Spanyolország	282,8	191	3 514,0	8,0 %

A teljes támogatás növekedése elsősorban a kibocsátási egységek magasabb árának tudható be. Egy adott évben a támogatás az előző év kibocsátási egységei határidős árán alapul. Ezért a 2023-ban felmerült költségekre 2024-ben kifizetett támogatás a 2022. évi átlagos határidős árra épül. Ez az ár 83,59 EUR volt, ami körülbelül 50 %-os növekedést jelent az előző évhez képest[59]. Az összes támogatási kifizetés nem növekszik automatikusan a kibocsátási egységek árával azonos arányban, mivel a tagállamok kompenzációs rendszerei gyakran a teljes kérelmezési időszakra (a legtöbb esetben 2021–2030-ra) számított maximális költségvetéssel rendelkeznek.

A közvetett költségek kompenzációjához nyújtott támogatási kifizetések 2024-ben a nemzeti árverésből származó bevételek arányában kifejezve is nőttek. A kifizetett összeg a részt vevő tagállamok által 2023-ban beszedett, árverésből származó bevételek 19 %-ának felelt meg, szemben a 2022. évi 16 %-kal. Ez az arány tehát nőtt, de lassabban, mint a kibocsátási egységek ára és a kifizetett kompenzáció abszolút összege. Ez főként azért van így, mert i. a kibocsátási egységek magasabb árának hatását részben ellensúlyozza az árverésre bocsátott kibocsátási egységek abszolút mennyiségének csökkenése, és ii. a teljes kompenzációt korlátozhatják az egyes nemzeti programokhoz rendelt költségvetések.

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 szint alatt maradt, de öt tagállam többet költött. Az e tagállamok által benyújtott indokolásokat az alábbiak foglalják össze.

Belgium, Franciaország és Luxemburg támogatási kifizetései az elmúlt öt év többségében meghaladták ezt a küszöbértéket. A korábbi évekhez hasonlóan 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.

Luxemburg esetében a kiadások továbbra is jóval meghaladták az árverésből származó összbevételt. Ezt részben az okozta, hogy az ETS kibocsátási egységeit a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya

[59] Az állami támogatásokról szóló iránymutatás szerint a tagállamok kompenzációjának az adott uniós szén-dioxid-tőzsdén megfigyelt egyéves határidős árak átlagán kell alapulnia. Az alkalmazott ár tagállamonként kismértékben eltérhet az alkalmazott uniós szén-dioxid-tőzsdétől függően.

alá tartozó ágazatok kibocsátásainak ellentételezésére használták fel[60]. Ezt a gyakorlatot nevezik a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti rugalmassági mechanizmusnak (lásd a 4.2. fejezetet).

Finnországban és Németországban a bevételek aránya is meghaladta a 25 %-ot. A hatóságok ezt minden esetben a kompenzáció alapjául szolgáló kibocsátásiegység-árak emelkedésének tulajdonították. A német kibocsátáskereskedelmi hatóság által végzett korábbi elemzés azt mutatta, hogy 2013 óta négyszer lépték túl a 25 %-os küszöbértéket, és ezekben az esetekben a kibocsátási egységek magas árát jelölték meg fő okként[61].

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 ipar, az energia, a mobilitás és az épületek 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/t szén-dioxid-ár alapján) rendelkezésre álló 40 milliárd EUR becsült összköltségvetéssel rendelkező Innovációs Alap 2020 óta 11 pályázati felhívást tett közzé, köztük két pályázati felhívást az Európai Hidrogénbank keretében lebonyolított árverésekre.

A Bizottság külön, részletesebben számol be az Innovációs Alap végrehajtásáról. Az Innovációs Alap végrehajtásáról szóló harmadik eredményjelentés 2025 negyedik negyedévében várható[62].

A 2024 februárjában (árverés) és 2024 áprilisában (nettó zéró technológiák) lezárult 2023-as pályázati fordulóban 83 projekt csatlakozott az Alap portfóliójához, amelyek 4,9 milliárd EUR-t képviseltek az energiaigényes iparágak dekarbonizációjának, a hidrogéntermelésnek, a megújulóenergia-termelésnek, a mobilitási ágazatnak (beleértve a tengeri és légi közlekedést is) és a kulcsfontosságú nettó zéró technológiák gyártásának támogatásából. A támogatás 18 uniós és EGT-országra terjed ki, beleértve az Észtországban és Szlovákiában első alkalommal aláírt projekteket is. Ezek a projektek működésük első 10 évében várhatóan 408 millió tonna CO_2-egyenértéknek megfelelő csökkentést fognak megvalósítani.

Az Európai Hidrogénbank keretében 2023-ban első alkalommal került sor árverésre megújuló hidrogén (RFNBO) előállítására. Hat projektet választottak ki 694 millió EUR összegű támogatással, hogy működésük első 10 évében 1,52 millió tonna megújuló hidrogént állítsanak elő. Ez a versenyeztetéses ajánlattételi eljárás biztosította a mezőgazdasági, a tengerhasznosítási és a nehézteher-szállítási ágazat zöldhidrogén-ellátásának, valamint az e-metán és az e-metanol előállításának költséghatékony támogatását. Az „aukció mint szolgáltatás” funkciót használták azzal, hogy Németország 350 millió EUR-val járult hozzá egy nemzeti finanszírozási kerethez.

[60] A közös kötelezettségvállalási rendelet lehetővé teszi Luxemburg számára, hogy 2021 és 2030 között évente átlagosan 0,4 millió uniós kibocsátási egységet töröljön, ami 33,5 millió EUR-nak felelne meg, ha az e fejezetben figyelembe vett piaci áron árverésre bocsátanák.

[61] Beihilfen für indirekte CO2-Kosten des Emissionshandels (Strompreiskompensation) in Deutschland für das Jahr 2023 (link).

[62] Európai Bizottság: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, *Az Innovációs Alap 2023. évi eredményjelentése – A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az Innovációs Alap 2023. évi végrehajtásáról*, az Európai Unió Kiadóhivatala, 2025 (link).

A 2023-ban közzétett, vissza nem térítendő támogatásra vonatkozó felhívásban első alkalommal került elő a gyártás mint támogatási terület: 20 projekt részesült 1,0 milliárd EUR összegű támogatásban, hogy kulcsfontosságú technológiákat, például elektrolizátorokat, szolárpaneleket, akkumulátorokat, hőszivattyúkat és szélturbinákat állítsanak elő a „nettó zéró" átállás céljából. Hasonlóképpen, a kísérleti támogatási terület, amely mély dekarbonizációs potenciállal rendelkező, rendkívül innovatív projektekre összpontosított, első alkalommal került be felhívásba: ennek keretében 19 projektet 489 millió EUR-val támogattak számos ágazatban, többek között a szivattyús vízenergia-tárolás, a hőenergia-tárolás, a tengeri közlekedés, az árapály-energia stb. terén.

A fennmaradó projektek a nagy léptékű (23 projekt 2,8 milliárd EUR összegű támogatással), a közepes méretű (14 projekt 434 millió EUR-val) és kis léptékű támogatási területhez (hét projekt 30 millió EUR-val) tartoztak.

2025 júliusáig az Alap portfóliója 194 folyamatban lévő projektet tartalmazott, amelyek a tervek szerint 11,3 milliárd EUR támogatásban fognak részesülni[63]. Ezek a projektek 27 uniós/EGT-országban zajlanak, és működésük első 10 évében várhatóan mintegy 860 millió szén-dioxid-egyenértéknek megfelelő kibocsátást takarítanak meg.

Az EU ETS szén-dioxid-ára által nyújtott ösztönző e projektek esetében sokkal magasabb, 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 65 milliárd EUR (az alacsonyabb kibocsátásnak köszönhetően elkerült szén-dioxid-kibocsátási költségek 75 EUR/t 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[64].

2024 végén a Bizottság három új pályázati felhívást tett közzé, amelyek teljes költségvetése 4,6 milliárd EUR:

- Nettó zéró technológiák: A nettó zéró technológiákra vonatkozó pályázati felhívás költségvetése 2,4 milliárd EUR volt, és 28 országból összesen 359 pályázat érkezett be a felhívás 2025. áprilisi lezárulásáig. Ezek a projektek együttesen 21,7 milliárd EUR támogatást igényeltek, ami a rendelkezésre álló költségvetés több mint kilencszerese. Az előzetes eredmények azt mutatják, hogy a felhívás kulcsfontosságú dekarbonizációs területekre terjedt ki több kategória mentén: energiaigényes iparágak (169 pályázat), ipari szén-dioxid-gazdálkodás (24), megújuló energia (67) és energiatárolás (43). A 2023-ban bevezetett mobilitási kategória, amely a tengeri, légi és közúti közlekedést foglalja magában, 50 pályázatot vonzott, míg az építőipari ágazat tekintetében 6 pályázat érkezett be. Különösen nagy volt az érdeklődés a vegyipar, a cement- és mészágazat, a finomítók és a hidrogénágazatok részéről. A Bizottság 2025 második felében teszi közzé e felhívás eredményeit.

- Akkumulátorok: A Bizottság most először indította el az elektromos járművek akkumulátorcellái gyártásának támogatását. A pályázati felhívás költségvetése 1 milliárd EUR volt, és nyolc országból 14 pályázat érkezett be 2025 áprilisában. 2025 júliusában bejelentették, hogy e felhívás keretében hat projektet választottak ki finanszírozásra Franciaországból (kettő),

[63] Az Innovációs Alap portfóliójának áttekintőtáblája.

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

Németországból (kettő), Svédországból és Lengyelországból, amelyek összesen 852 millió EUR összegű támogatásban részesülnek. Ezek a projektek évente együttesen mintegy 56 gigawattórás (GWh) gyártási kapacitással fognak rendelkezni az elektromos járművek akkumulátorcellái terén.

- Hidrogénárverés: A harmadik pályázati felhívás az Európai Hidrogénbank megújuló hidrogén előállítására vonatkozó árveréseinek második fordulójára szólt. Az árverést 1,2 milliárd EUR teljes költségvetéssel nyitották meg, beleértve egy új, 200 millió EUR összegű külön költségvetést a tengerhasznosítási ágazat vételezőit érintő projektekre. Az árverés 2025 februárjában zárult le, 11 ország 66 ajánlatával. Öt különböző országban 15 projektet választottak ki a támogatási megállapodás előkészítésére. A program magában foglalta az „aukció mint szolgáltatás" program keretében rendelkezésre álló nemzeti kereteket is: Ausztria 400 millió EUR-t, Spanyolország 280–400 millió EUR-t, Litvánia pedig 36 millió EUR-t biztosított. A 15 kiválasztott projektnek a támogatási megállapodás aláírása előtt teljesítési garanciát kell bemutatnia. Amennyiben néhányan úgy döntenek, hogy ezt nem teszik meg, és elállnak a kiválasztási folyamattól, ezzel lehetőséget teremtenek a tartaléklistán szereplő projektek számára, hogy felkérjék őket a támogatási megállapodás előkészítésének megkezdésére. A támogatásban részesített projektek végleges listáját 2025 végéig teszik közzé.

Az innovatív projektek technikai, pénzügyi és operatív érettségének növelése érdekében a projektfejlesztési támogatást az Európai Beruházási Bankon keresztül kezelik. 2024-ben az EBB 23 projektfejlesztési támogatási megállapodást írt alá, és kezdte meg azok végrehajtását. A program kezdete óta 62 projekt kötött támogatási megállapodást, és zárult le. A projektfejlesztési támogatás hatása egyre jobban látható: kilenc, korábban sikertelen projekt kapott támogatást az Innovációs Alap 2023. évi pályázati felhívása keretében. A projektfejlesztési támogatást most ki is terjesztették, hogy az nyitva álljon azon projektfejlesztők előtt, akik még nem pályáztak az Alapra, és a pályázatokat közvetlenül az EBB-hez lehet benyújtani[65].

2023 óta minden olyan projekt megkapta a STEP (Stratégiai Technológiák Európai Platformja) pecsétet, amely megfelel a rendszeres támogatási felhívásokban szereplő valamennyi odaítélési kritériumra vonatkozó minimális küszöbértékeknek (függetlenül attól, hogy az Innovációs Alapból történő támogatásra kiválasztották-e vagy sem)[66]. A pecsét az uniós minőségi védjegy, amelyet olyan magas színvonalú projekteknek ítélnek oda, amelyek hozzájárulnak a STEP célkitűzéseihez, és elősegíti a tagállamoktól vagy a magánbefektetőktől származó finanszírozáshoz való hozzáférést.

8.3. EU ETS Modernizációs Alap

A Modernizációs Alap az EU ETS által finanszírozott szolidaritási program. Az Alap eredetileg tíz, alacsonyabb jövedelemmel rendelkező tagállamot[67] támogatott, 2024-től pedig további három, alacsonyabb jövedelemmel rendelkező tagállamot[68] 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

[65] Innovációs Alap – Projektfejlesztési támogatás, EBB.

[66] (EU) 2024/795 rendelet (2024. február 29.) HL L, 2024/795, 2024.2.29., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/795/oj.

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

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

összkvótája egy részének (amely 438 millió kibocsátási egységnek felel meg) árveréséből származik, amelyet rögzített kulcs alapján osztanak ki a kedvezményezett tagállamok között[69]. 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/t CO_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, az energiatárolás 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 körülbelül 200 programot és egyedi projektet hagytak jóvá összesen 19,1 milliárd EUR összeg erejéig, amelyet a kedvezményezett tagállamoknak folyósítottak. Ezek a kezdeményezések főként a megújuló energiaforrásokból előállított energiához, az energiahatékonysághoz, az energiatároláshoz és az energiahálózatok korszerűsítéséhez kapcsolódtak.

2025 júniusában a Bizottság elfogadta a Modernizációs Alap keretében történő folyósításról szóló nyolcadik folyósítási határozatot[70], 2021 óta a legnagyobb összegben. Ennek alapján az EBB összesen 3,7 milliárd EUR összegű kifizetést teljesített kilenc kedvezményezett tagállamnak[71] 34 beruházási javaslat finanszírozására. A projektek közé tartozik a tiszta levegő program kidolgozásának támogatása, amely a lengyelországi családi házak energiahatékonysági javításához és hőforrás-cseréjéhez nyújt támogatást, valamint a lettországi villamosenergia-hálózat kapacitásának növelése.

A nem kiemelt projektek esetében 2025. augusztus 12-én, a kiemelt projektek esetében pedig 2025. szeptember 9-én zárult le a Modernizációs Alap keretébe tartozó pályázatok újabb körének benyújtása.

2025-től a beruházásoknak meg kell felelniük a jelentős károkozás elkerülését célzó, a taxonómiai rendelet szerinti követelményeknek is (kivéve az átruházott kibocsátási egységek felhasználásával finanszírozott beruházásokat).

8.4. EU ETS Dekarbonizációs Alap Görögország számára

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

[70] 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.

[71] 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.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 10a. cikkének (9) bekezdése lehetővé tette Görögország számára, hogy bizonyos feltételek mellett legfeljebb 25 millió kibocsátási egységet igényeljen szigetei villamosenergia-ellátásának dekarbonizációja céljából[72]. Az e kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből befolyt összeg az Alapot finanszírozza, amelynek becsült értéke mintegy 2 milliárd EUR. Görögország, az Európai Bizottság és az EBB azon dolgozik, hogy átültesse a gyakorlatba ezt a rendelkezést. 2024 novemberében Maroš Šefčovič, az európai zöld megállapodásért felelős ügyvezető alelnök, Theodoros Skylakakis görög környezetvédelmi és energiaügyi miniszter és Ioannis Tsakiris, az EBB alelnöke háromoldalú megállapodást írt alá Naxoszon (Görögország) a görög szigetekre vonatkozó nemzeti ETS Dekarbonizációs Alap létrehozásáról[73].

Az EBB feladata lesz a szigetek villamosenergia-ellátásának dekarbonizációjára irányuló görög projektjavaslat pénzügyi életképességének és társadalmi-gazdasági előnyeinek értékelése. Amennyiben minden feltétel teljesül, a kibocsátási egységeket árverésre bocsátják, és a bevételeket a jóváhagyott projektelemek legfeljebb 60 %-ának társfinanszírozására bocsátják rendelkezésre. Konkrétan a finanszírozásnak a szigeteken megvalósuló megújulóenergia-ellátási projekteket, például fotovoltaikus rendszereket, tengeri szélerőműparkokat és önálló tárolórendszereket, valamint a szigeteknek a szárazföld villamosenergia-hálózatával való összekapcsolására irányuló kezdeményezéseket kell támogatnia. Az Alap hozzá fog járulni az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást célzó intézkedésekhez is, és fokozni fogja a szélsőséges időjárási eseményekkel szembeni rezilienciát.

9. Légi közlekedés

Az EU ETS 2012 óta szabályozza a légi közlekedési ágazatból származó kibocsátásokat. Jogi szempontból a rendszer kiterjed az EGT-ből induló valamennyi járatra, valamint a bejövő járatokra, amennyiben azok nem élveznek mentességet.

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[74]. 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[75]. A körülbelül 75 legkevésbé fejlett országba és fejlődő kis szigetállamba irányuló és onnan kiinduló járatok folyamatos mentességet élveznek.

[72] 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.).

[73] Executive Vice-President Šefčovič signs agreement between Greece, European Investment Bank and the Commission on a Decarbonisation Fund for Greek islands - European Commission (Šefčovič ügyvezető alelnök megállapodást ír alá Görögország, az Európai Beruházási Bank és a Bizottság között a görög szigetek Dekarbonizációs Alapjáról – Európai Bizottság).

[74] 377/2013/EU határozat (2013. április 24.) a 2003/87/EK irányelvtől való ideiglenes eltérésről (HL L 113., 2013.4.25.).

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

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, egyúttal a kiegyenlített 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[76], 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[77].

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). Az ETS 2026 közepén esedékes felülvizsgálatának részeként a Bizottságnak a legfrissebb kibocsátási adatok (az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 28b. cikke (3) bekezdésének b) pontja) alapján értékelnie kell, hogy a CORSIA-ban részt vevő nem uniós államok a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások több vagy kevesebb mint 70 %-át képviselik-e. E megközelítés célja, hogy ösztönözze a CORSIA-ban majd részvételre kötelezett valamennyi országot a rendszer végrehajtására[78]. Összességében az EU minden országot ösztönöz a részvételre.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv által előírt értékelés egyértelmű paramétereket határoz meg a 70 %-os küszöbérték kiszámításához. A számláló a „*25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok*”, azaz az EGT-országoktól, Svájctól és az Egyesült Királyságtól eltérő államok által képviselt, nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokat veszi figyelembe. A számláló ezért magában foglalja a végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok közötti útvonalakból, valamint egy EGT-tagállam vagy Svájc vagy az Egyesült Királyság és ezen államok közötti útvonalakból származó kibocsátásokat. Az értékelés az útvonalalapú elvet követi, azaz azt feltételezve, hogy az ezeken az útvonalakon közlekedő bármely járat a CORSIA-kibocsátáskompenzáció hatálya alá tartozik, még akkor is, ha azt egy részt nem vevő államból származó

[76] 2030-ig biztosított az EU ETS-től való ideiglenes eltérés valamely tagállam legkülső régiójának repülőtere és ugyanazon tagállam repülőtere között közlekedő járatok kibocsátásai tekintetében.

[77] 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.

[78] A 2018-ban a „tonnakilométerenkénti bevételben” mért nemzetközi légi közlekedési tevékenység legnagyobb részét adó országok (a tonnakilométerenkénti bevétel azt jelenti, hogy a légitársaságok mennyi árut vagy utast szállítottak fizetés ellenében, és milyen messzire). Ezt a 34 államot az International-RTK-rankings_2018_SIDS_LDC_LLDC.pdf sorolja fel.

fuvarozó üzemelteti[79]. Ez megakadályozza az alulbecslést. E számításban a nevező az összes, „*nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátás*”, azaz a két ICAO-ország közötti útvonalakon keletkező összes kibocsátás. Ehhez a számításhoz az ICAO titkársága által közzétett számadatokat[80] kell használni, amelyeket vagy közvetlenül az országok jelentenek, vagy az ICAO titkársága egy elfogadott módszertan szerint pótolja őket. A számítás módja a következő:

$$\frac{\textit{Európán kívüli államokhoz kapcsolódó } CO_2 - \textit{kibocsátások a CORSIA} - \textit{kibocsátáskompenzáció hatálya alá tartozó országok közötti útvonalakon}}{CO2 - \textit{kibocsátások nemzetközi útvonalakon}}$$

2024-ben mintegy 27,6 millió légi közlekedési kibocsátási egységet osztottak ki az EU ETS alkalmazandó hatályával összhangban. Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek száma 17,5 millió kibocsátási egység volt. Az EGT nemzeti tisztviselői által kezelt légijármű-üzemeltetők alig több mint 0,3 millió svájci légi közlekedési kibocsátási egységet kaptak ingyenesen a svájci ETS keretében. Megközelítőleg 6,7 millió légi közlekedési kibocsátási egységet bocsátottak árverésre 2024-ben.

A légijármű-üzemeltetők kibocsátása 2024-ben továbbra is nőtt 2023-hoz képest. 2024-ben a kibocsátás 62,6 Mt CO_2-egyenértéket tett ki (beleértve a Svájc által igazgatott üzemeltetőkhöz tartozó 1,1 Mt-t), ami a 2023. évi 54,3 Mt-hoz képest növekedést jelent. Ez részben annak tudható be, hogy a földrajzi hatályt kiterjesztették a legkülső régiókra. A 7. táblázat a légijármű-üzemeltetőktől származó, hitelesített kibocsátás mennyiségét, valamint a légi közlekedési ágazatban az ingyenesen kiosztott és az 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 egyiket az ágazat kibocsátáscsökkentésének előmozdítása érdekében[81], a másikat pedig az uniós székhelyű légitársaságok Európán kívüli járatai tekintetében a CORSIA uniós jogban történő végrehajtása érdekében[82]. Ezek végrehajtása folyamatban van.

A CORSIA uniós jogban való végrehajtása érdekében a Bizottság 2025 júliusában elfogadta a 2025. évi kibocsátások tekintetében a CORSIA-t alkalmazónak tekintett államok jegyzékét[83]. Ezt a jegyzéket évente frissítik. 2024 júliusában a Bizottság közzétette a CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámítására vonatkozó szabályokat[84]. A tagállamok illetékes hatóságai 2026 végéig alkalmazzák ezeket a szabályokat a kibocsátásokra.

[79] A CORSIA útvonalalapú megközelítése azt jelenti, hogy a légitársaságra a székhelyétől függetlenül mindig vonatkozik a kibocsátáskompenzációs követelmény két részt vevő állam közötti útvonalakon. A légitársaság CORSIA-nak való megfeleléséért egyedül a légitársaság „származási országa” felelős. Például: A CORSIA alól mentesülő „A” ország „A” légitársaságának továbbra is részt kell vennie a kibocsátáskompenzációban, amikor a részt vevő „B” és „C” országok közötti, a CORSIA által lefedett útvonalakon közlekedik. Az „A” ország feladata „A” légitársaság megfelelésének biztosítása e járatok tekintetében, hogy egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre.

[80] Az ICAO titkársága évente közzéteszi ezt a dokumentumot; a 2024. évre vonatkozóan októberben tettek közzé „Teljes éves CO_2-kibocsátás és információ a repülőgép-üzemeltetők számára” címmel, amely e honlap III. részében érhető el: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx.

[81] (EU) 2023/958 irányelv (2023. május 10.) a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 130., 2023.5.16.).

[82] (EU) 2023/136 határozat (2023. január 18.) a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 19., 2023.1.20.).

[83] A Bizottság (EU) 2025/1500 végrehajtási rendelete (2025. július 23.), HL L, 2025/1500, 2025.7.24., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1500/oj.

[84] A Bizottság (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelete (2024. július 9.), HL L, 2024/1879, 2024.7.10., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj.

Az átláthatóság javítása felé tett jelentős lépésként a Bizottság több adatot tesz közzé a légi közlekedésből származó kibocsátásokról, miközben védi az üzleti szempontból érzékeny adatokat. 2025 júniusában a Bizottság közzétette az EGT-n belüli repülőtérpárokból származó összesített, 2023-as éves kibocsátási adatokat[85]. Ez volt az első lépés a 2023-ra vonatkozó összes adat közzététele felé.

7. táblázat: Légi közlekedés az EU ETS-ben (2019–2024) – hitelesített kibocsátás [millió tonna CO_2-egyenérték], ingyenes kiosztás és árverésre bocsátott kibocsátási egységek [millió kibocsátási egység]. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből 2025. október 1-jén kinyert adatok.

Tárgyév	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hitelesített kibocsátások – légi közlekedés	68,2	25,2	27,9	49,5	54,3	62,6
Változás az előző évhez mérten[86]	+1 %	–63 %	+30 %	+77 %	+9,7 %	+15,3 %
Ingyenes kiosztás (EU-27 Izlanddal, Liechtensteinnel, és Norvégiával, valamint az Egyesült Királysággal és Svájccal együtt)[87]	31,3[88]	32,5	24,0	23,1	22,5	17,5
A fenntartható légijármű-üzemanyagok felvételének támogatására kiosztott kibocsátási egységek (FEETS)	/	/	/	/	/	1,3

[85] Publication of 2023 emissions data from aerodrome pairs - European Commission (A repülőtérpárokból származó 2023. évi kibocsátási adatok közzététele – Európai Bizottság), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2025.6.19.

[86] 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.

[87] 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.

[88] 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.

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	6,7

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 2023. évi felülvizsgálata előmozdította a „szennyező fizet” elv végrehajtását a légi közlekedési ágazatban. A légijármű-üzemeltetők számára biztosított ingyenes kibocsátási egységeket 2025 végéig fokozatosan kivezetik. 2025-ben 50 %-kal kevesebb ingyenes kibocsátási egységet osztanak ki a légijármű-üzemeltetők számára.

Sürgősen szükség van a légi közlekedés dekarbonizációjára. A kibocsátáskereskedelmi rendszer szén-dioxid-ára a fosszilis kerozinhoz képest a felhasznált fenntartható légijármű-üzemanyag tonnája után már jelenleg is mintegy 200 EUR ösztönzőt ad. 2025-ben a Bizottság az EU ETS keretében további támogatási mechanizmust vezetett be a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatára vonatkozóan. A támogatható üzemanyagok ETS-útvonalakon felhasznált minden egyes tonnája után a légitársaságok üzemanyag-tonnánként mintegy 500 EUR-tól 7 000 EUR-ig terjedő támogatást igényelhetnek[89]. Ez az ösztönző 2024. január 1-je óta áll rendelkezésre az ETS-útvonalakon felvett támogatható üzemanyagok esetében. 2024-ben az EU ETS ösztönzője (mivel az üzemeltetők nem kötelesek kibocsátási egységeket visszaadni) körülbelül 25 millió EUR-t tett ki. Ezt mintegy 1,3 millió kibocsátási egységből álló, megközelítőleg 100 millió EUR értékű ETS-támogatás egészítette ki[90].

Elismerve, hogy a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatásokat már nem lehet figyelmen kívül hagyni[91], az EU az első olyan joghatóság, amely e hatások nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó keretet vezet be (lásd a 11.1.2. fejezetet).

10. Tengeri közlekedés

A tengeri közlekedés az üvegházhatású gázok egyik fő kibocsátója. A tengeri közlekedési tevékenységekből származó kibocsátások a hajózás dekarbonizációjára irányuló átfogó uniós stratégia részeként szerepelnek az EU ETS-ben. 2024. január 1-jétől a tengeri közlekedésből származó

[89] Ez a támogatási rendszer részben vagy egészben lefedi az EU ETS keretében alkalmazott hatékony szén-dioxid-árazás hatálya alá tartozó járataikon az egyes kereskedelmi légi közlekedési üzemeltetők által felhasznált fosszilis kerozin és támogatható légijármű-üzemanyagok közötti fennmaradó árkülönbséget, ezáltal arra ösztönzi ezeket a légijármű-üzemeltetőket, hogy tisztább üzemanyagokat használjanak.

A Bizottság (EU) 2025/723 felhatalmazáson alapuló rendelete (2025. február 6.), HL L, 2025/723, 2025.4.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/723/oj.

A Bizottság C(2025) 3186 közleménye, HL C, C/2025/2934, 2025.5.27., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2934/oj.

[90] A Bizottság határozata (2025. szeptember 12.), HL C, C/2025/5004, 2025.9.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5004/oj.

[91] 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 -kibocsátásénak 2–4-szeresére tehető a nem szén-dioxiddal kapcsolatos 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 klímacéljai elmaradnak a Párizsi Megállapodás értelmében a globális hőmérséklet-emelkedés megfékezéséhez szükséges szinttől.

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.

Az EU ETS e kiterjesztése az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó egyéb ágazatokra vonatkozó rendelkezésekre, valamint a tengeri nyomon követésről, jelentésről és hitelesítésről (MRV) szóló rendeletre[92] épül. 2024 és 2025 tekintetében a tengeri ETS csak a CO_2-kibocsátásokra vonatkozik, de 2026-tól kiterjesztik a CH_4-re és az N_2O-ra. A hajózási társaságok 2024 tekintetében 89,8 millió tonna hitelesített CO_2-kibocsátásról számoltak be[93].

A hajózási társaságok kibocsátási egységek visszaadására vonatkozó kötelezettsége fokozatosan, 2026-ig tartó fokozatos bevezetési időszakkal kerül bevezetésre. Ebben az időszakban a hajózási társaságoknak 2025-ben a 2024-ben jelentett kibocsátások 40 %-a, 2026-ban pedig a 2025-ben jelentett kibocsátások 70 %-a tekintetében kell kibocsátási egységeket visszaadniuk. A jégálló hajók esetében további csökkentést alkalmaznak.

A hajózási társaságoknak 2025. március 31-ig kellett jelenteniük a 2024. évi kibocsátásaikat, és 2025. szeptember 30-ig kellett visszaadniuk a megfelelő számú kibocsátási egységet.

A 2024-re vonatkozó levonások és fokozatos bevezetési együttható alkalmazását követően a visszaadási követelmények 35,6 millió EU ETS kibocsátási egységnek feleltek meg. A tengeri közlekedésből származó hitelesített kibocsátások és visszaadott kibocsátási egységek közötti különbség áthidalása érdekében 2024-re vonatkozóan 54 243 768 kibocsátási egységet töröltek.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv jelentéstételi és felülvizsgálati záradékot tartalmaz az ETS tengeri közlekedés tekintetében történő végrehajtásának nyomon követésére, különösen az előírások megkerülését célzó magatartások korai szakaszban történő észlelése és kezelése érdekében. Emellett a Bizottság 2026-ban felül fogja vizsgálni az EU ETS-t a tengeri közlekedésre vonatkozóan, ennek keretében többek között meg fogja vizsgálni annak lehetséges kiterjesztését az 5 000 bruttó tonnatartalom alatti, de 400 bruttó tonnatartalomnál nem kisebb hajókra, és fel fogja mérni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten (IMO) belüli releváns fejleményeket. 2025 áprilisában az IMO jóváhagyta a nettó zéró keretrendszert (IMO NZF), amely magában foglal egy, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok ÜHG-intenzitásának fokozatos csökkentésére vonatkozó globális szabványt, valamint egy, a nemzetközi hajózásból származó ÜHG-kibocsátásra vonatkozó árképzési elemet, amit az EU üdvözölt. A megállapodás – elfogadásának függvényében – érdemi lépést jelent a tengeri közlekedésben a nettó zéró üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2050-ig vagy ahhoz közel történő megvalósítása, azaz az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájában meghatározott cél felé. A megállapodás elfogadásáról szóló megbeszéléseket 2026 októberéig elhalasztották.

11. Az EU ETS végrehajtási kerete

A zökkenőmentesen működő és környezetvédelmi szempontból hiteles EU ETS a nyomonkövetési, jelentési, hitelesítési és akkreditációs követelmények (MRVA) megbízható keretrendszerétől függ. E követelményeket harmonizálták a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelettel, valamint az

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

[93] A tengeri közlekedésre vonatkozó hitelesített kibocsátások az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben 2025. október 15-én.

akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelettel ((EU) 2018/2067 rendelet)[94]. Az országoknak minden évben jelentést kell tenniük e rendeletek és az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv végrehajtásáról.

Ez a fejezet az EU ETS végrehajtására vonatkozó azon adatokat foglalja össze, amelyeket az országok az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 21. cikke alapján 2024-re jelentettek be. A végrehajtási keret tengeri közlekedésre vonatkozó szempontjait a 11.6. fejezet részletezi.

2025. október 27-ig, e jelentés véglegesítésének napjáig Ciprus még mindig nem nyújtotta be a 2024-re vonatkozó jelentését. A Ciprusra vonatkozó legfrissebb adatok hiányában ez a fejezet a Ciprus által 2023-ra vonatkozóan jelentett adatokat használja közelítő értékként ahhoz, hogy lehetővé tegye az évenkénti összehasonlítást. Az összes többi ország esetében a jelentés a 2024. 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 az adatok időbeli eltérése. 2024-ben négy ország[95] (2023-ban öt) tette továbbra is lehetővé, hogy a létesítmények egyszerűsített nyomonkövetési terveket alkalmazzanak alacsony kockázatú esetekben[96]. A légi közlekedést illetően ezt a rendelkezést csak kis kibocsátók esetében alkalmazzák Belgiumban.

A létesítmények továbbra is betartották a kibocsátások nyomon követésére vonatkozó jogi követelményeket. Legtöbbjük a számításon alapuló módszert alkalmazta[97] a kibocsátása kiszámításához. 23 ország mindössze 274 létesítménye (3,2 %) jelentette, hogy a kibocsátást folyamatosan mérő rendszert (CEMS) használ. Ezek közül 221 létesítmény a CO_2-kibocsátás, 40 létesítmény az N_2O-kibocsátás, 13 létesítmény pedig mindkét gáz kibocsátásnak mérésére használt CEMS-t. A CEMS-t leggyakrabban Franciaországban alkalmazzák. 163 létesítményben a mért kibocsátás biogén CO_2-t is tartalmazott. A CEMS-t használó létesítmények közül 189 alkalmazta a módszert a kibocsátásának több mint 95 %-a tekintetében, a fennmaradó 85 pedig a CEMS-t és a számításon alapuló módszert kombinálta.

[94] A Bizottság (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelete (2018. december 19.)(HL L 334., 2018.12.31.). A rendeletet 2020-ban az (EU) 2020/2084 bizottsági rendelet, 2024-ben az (EU) 2024/1321 rendelet, 2025-ben pedig az (EU) 2025/1192 rendelet módosította. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[95] E tagállamok Dánia, Finnország, Litvánia és Hollandia voltak. Magyarország többé nem alkalmazza az egyszerűsített jelentéstételt.

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

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

Csupán 12 ország számolt be a kivételes módszer használatáról. Ezt a módszert 31 létesítményben alkalmazták megközelítőleg 2,0 Mt CO_2-egyenérték tekintetében (2023-hoz képest hattal több létesítményben, de 0,6 Mt CO_2-vel kevesebb kibocsátást illetően). A kivételes módszer alkalmazásával jelentett teljes kibocsátás 52 %-áért egyetlen hollandiai létesítmény felel, bonyolult felépítése miatt.

A legtöbb létesítmény 2024-ben megfelelt a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet szerinti legkisebb meghatározási szint követelményeinek[98]. A jelentések szerint a C. kategóriájú létesítmények közül csak 97 (2023-ban 98) tért el legalább egy paraméter esetében attól a követelménytől, hogy a jelentős forrásanyagokra a legmagasabb meghatározási szinteket alkalmazzák. Ezek a létesítmények 18 országban voltak megtalálhatók (2023-ban 17-ben), és az összes C. kategóriájú létesítmény 17,1 %-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.

11.1.1. A települési hulladék égetéséből származó kibocsátások nyomon követése és jelentése

2026. július 31-ig a Bizottságnak értékelnie kell a települési hulladék égetéséből (és esetleg más hulladékgazdálkodási folyamatokból) származó kibocsátásoknak az EU ETS-be való felvételének megvalósíthatóságát. Ez az értékelés az EU ETS szélesebb körű felülvizsgálatának részét képezi, amelyre vonatkozóan a javaslat 2026-ban várható.

2024. január 1-je óta a települési hulladékot égető (20 MW névleges bemenő hőteljesítményre vonatkozó küszöbértéket meghaladó) létesítményeknek az EU ETS keretében nyomon kell követniük és jelenteniük kell kibocsátásaikat. Jelenleg nem kötelesek azonban kibocsátási egységeket visszaadni a kibocsátásukért. 18 ország (17 tagállam és Norvégia) jelentett a tüzelőanyagoknak a települési hulladékot égető létesítményekben történő égetéséből származó kibocsátást 2024-ben[99].

11.1.2. A nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatások nyomon követése és jelentése

2025. január 1-je óta a légijármű-üzemeltetőknek nyomon kell követniük és jelenteniük kell a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatásokat. A kötelezettség a repülőgépek által a repülés során kibocsátott lebegő szulfát- és koromrészecskékre, vízgőzre, nitrogén-oxidokra és kén-dioxidra vonatkozik. Kezdeti könnyítésként a nem szén-dioxiddal kapcsolatos hatásokra vonatkozó kötelező nyomonkövetési és jelentési kötelezettség 2026-ig csak az EGT-n belüli járatokra (beleértve a legkülső régiókat is), valamint az EGT-ből Svájcba és az Egyesült Királyságba tartó járatokra vonatkozik. Az önkéntes jelentéstétel az összes útvonalra vonatkozóan ösztönzött. 2027-től a jelentéstételi kötelezettség automatikusan alkalmazandó minden légi járatra.

[98] 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).

[99] Nem minden, az EU ETS hatálya alá tartozó ország rendelkezik településihulladék-égető kapacitással vagy az EU ETS szerinti nyomonkövetési kötelezettség hatálya alá tartozó létesítményekkel.

A légijármű-üzemeltetők két módszer közül választhatnak a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatásaik nyomon követésére. A C. módszer az időjárási és repülési információkat, valamint a légi járművek és az üzemanyag tulajdonságait figyelembe vevő szabványos módszer, míg a D. módszer egyszerűsített nyomonkövetési módszert alkalmaz az alacsony kibocsátású légijármű-üzemeltetők kibocsátásainak kiszámítására, mivel főként repülési és útvonal-információkat igényel. Az időjárási adatok és az üzemanyag tulajdonságaira vonatkozó adatok elhagyhatók.

A nyomonkövetési és jelentési folyamat megkönnyítése érdekében a Bizottság fejleszti a NEATS nyomonkövetési eszközt. Az első jelentések 2026-ban esedékesek.

A Bizottság 2027. december 31-ig a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatásokra vonatkozó nyomonkövetési keretrendszer alkalmazásának eredményei alapján jelentést és – adott esetben – a nem szén-dioxiddal kapcsolatos hatások enyhítését célzó jogalkotási javaslatot nyújt be.

11.2. Hitelesítés és akkreditáció

Az EU ETS szerinti kibocsátási jelentések hitelesítőit nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelettel[94], az ISO 17029 és az ISO 14065 szabvánnyal (a hitelesítők akkreditálására használt nemzetközi ISO-szabványok) 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 a hitelesítéssel kapcsolatos 2024. évi szempontok részletes áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. szakasza tartalmazza.

2024-ben a létesítmények esetében 94, a légijármű-üzemeltetők esetében pedig 17 akkreditált hitelesítő működött. Ezenkívül 26 ország számolt be arról, hogy a területén legalább egy külföldi hitelesítő tevékenykedett 2024-ben, hat 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. 2024-re vonatkozóan csak egy hitelesítő felfüggesztéséről számoltak be (Románia). Ugyanakkor nem számoltak be arról, hogy bármely hitelesítő visszavonatta volna akkreditációját. Két esetben szűkült a hitelesítők akkreditációjának hatálya (Dánia és Franciaország). Összehasonlításképpen: 2023-ra vonatkozóan felfüggesztésről és akkreditáció-visszavonásról nem érkezett jelentés, és két hatálycsökkentésről számoltak be.

Az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet második felülvizsgálatát 2025. június 18-án fogadták el[100]. A felülvizsgálat célja a következő volt:

- a nyomon követésről és jelentésről szóló rendeletbe 2024-ben beépített felülvizsgálatokkal való összehangolás:
    - a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatásokról szóló jelentések hitelesítésére, a CO_2 szállításával és a CCU-val kapcsolatos hitelesítői ellenőrzésekre, a biomasszával, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokkal, a széntartalom

[100] A Bizottság (EU) 2025/1192 végrehajtási rendelete (HL L, 2025/1192, 2025.6.19.), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1192/oj.

újrahasznosításával nyert üzemanyagokkal (RCF), az alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus üzemanyagokkal (SLCF) kapcsolatos hitelesítői ellenőrzésekre, valamint az alternatív légijármű-üzemanyagokkal és az ETS-támogatásra jogosult üzemanyagokkal kapcsolatos hitelesítői ellenőrzésekre vonatkozó követelmények belefoglalása a rendeletbe,

- a hitelesítők ETS2-ben betöltött szerepének meghatározása konkrét egyszerű nyomonkövetési esetekben, és a hitelesítés további egyszerűsítése az ilyen esetekben,

- az ingyenes kiosztásról szóló rendelettel való összehangolás a klímasemlegességi jelentések hitelesítésének rendeletbe foglalása céljából.

11.3. Útmutató dokumentumok

A Bizottság útmutató dokumentumokat[101] 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 végrehajtásának módjáról. 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. Prioritást rendeltek a létesítményekre vonatkozó (2025 elején közzétett) általános útmutatóhoz, amelyet a légijármű-üzemeltetőknek szóló, a „biomassza-üzemanyagokról és egyéb nulla kibocsátási tényezősként való besorolásról” szóló útmutató, a hitelesítésre vonatkozó útmutató stb. követ, amelyek mindegyikét várhatóan 2025 második felében teszik közzé.

Ugyanakkor 2025 elején valamennyi MRV-jelentési sablont aktualizálták a két rendelet új rendelkezéseinek figyelembevétele érdekében. Végül folyamatban van az ETS2-re vonatkozó nyomonkövetési és jelentési útmutató aktualizálása. Az ETS2 akkreditációs és hitelesítési útmutatóját 2025 júniusában tették közzé[102]. A tervek szerint 2025 folyamán valamennyi másodlagos útmutató dokumentum aktualizálásra kerül.

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 közötti koordináció áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. szakasza tartalmazza.

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

[102] Útmutató dokumentum, Az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet – ETS2 hitelesítési útmutató, 2025. június.

A jelentések alapján valamennyi országban legalább egy központi illetékes hatóság részt vett az EU ETS végrehajtásában 2024-ben. Hat országban csak egyetlen központi illetékes hatóság volt felelős az EU ETS-szel összefüggő valamennyi tevékenységért[103]. 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 (11 ország), amely koordináló szerepet tölt be[104] (10 ország), az olyan központi illetékes hatóság, amely kötelező erejű utasításokat és útmutatást ad a helyi hatóságoknak (öt ország), vagy amely közös képzést biztosít az illetékes hatóságok számára (nyolc ország), valamint amely rendszeres munkacsoportokat vagy értekezleteket hív össze a hatóságok között (14 ország).

2024-ben 16 ország nem számított fel közigazgatási díjat a létesítményüzemeltetőknek a nyomonkövetési tervek engedélyezésért és jóváhagyásáért (ugyanannyi, mint 2023-ban). A légijármű-üzemeltetőknek sem kellett díjat fizetniük 18 országban (2023-ban 17). A díjak országonként és szolgáltatástípusonként jelentősen eltérőek voltak: az engedéllyel és a nyomonkövetési terv jóváhagyásával kapcsolatos díj a létesítmények esetében megközelítőleg 19 és 9 300 EUR között, míg a légijármű-üzemeltetők esetében körülbelül 2 és 4 700 EUR között alakult. 13 ország arról is beszámolt, hogy az eredeti jóváhagyás mellett az engedélyek vagy a nyomonkövetési tervek jelentős változtatásaiért is felszámítanak különböző összegű közigazgatási díjakat. Az EU ETS-ben felszámított közigazgatási terhek áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. szakasza tartalmazza.

11.5. Az EU ETS-nek való megfelelés

Az EU ETS-nek való megfelelést éves ciklusokban ellenőrzik. A létesítményeknek vagy a légijármű-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 vissza kell adnia a hitelesített kibocsátásainak megfelelő számú kibocsátási egységet.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 100 EUR bírságot[105] ró ki a kibocsátott CO_2 minden olyan tonnájára, amelyre vonatkozóan nem adtak vissza kellő időben kibocsátási egységet. Ezt az esedékes kibocsátási egységek visszaadásának költségén felül kell megfizetni. Egyéb szankciók is kivethetők az EU ETS végrehajtásával összefüggő jogszabálysértésekre.

Az EU ETS-en belül a megfelelést szolgáló intézkedések és a többletkibocsátásokra kiszabott bírságok részletes áttekintését a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. szakasza tartalmazza.

A 2024. évi megfelelési ciklusban az EU ETS-nek való megfelelés kifejezetten nagymértékű maradt. Az elmúlt évekhez hasonlóan a villamosenergia-termelésből, az ipari gyártásból és a légi közlekedésből származó kibocsátások több mint 99 %-áért felelős üzemeltetők időben eleget tettek jogi kötelezettségeiknek.

[103] Ezek az országok Csehország, Dánia, Írország, Izland, Liechtenstein és Olaszország voltak.

[104] 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.

[105] A bírság inflációval indexált.

Az elektronikus jelentéstétel szélesebb körű elterjedésével javult a megfelelési rendszer hatékonysága is. 2024-ben 17 ország használt automatizált rendszert az üzemeltetők vagy légijármű-üzemeltetők közötti elektronikus adatcserére. Tíz ország a módszertani tervek, a tevékenységi szintről szóló éves jelentések és a kiosztási adatokkal kapcsolatos információcsere nyomon követésének munkafolyamatát is automatizált informatikai rendszerekkel kezelte.

Kivételes körülmények miatt 12 ország (2023-ban kilenc) engedélyezte a hitelesítők számára, hogy virtuális helyszíni szemléket végezzenek[106]. A megfelelő illetékes hatóság 27 létesítmény és 46 légijármű-üzemeltető esetében hagyott jóvá virtuális helyszíni szemlét. 2024-ben módosították az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendeletet annak érdekében, hogy a légi közlekedési ágazat tekintetében kiterjesszék a virtuális helyszíni szemlék lehetőségeit. A hitelesítők most már a vis maior körülményeken túl is végezhetnek virtuális helyszíni szemlét, feltéve, hogy bizonyos feltételek teljesülnek.

Az éves kibocsátási jelentések megfelelőség-ellenőrzését minden olyan ország végzi, amely üzemeltetőt igazgat; ez nem áll fenn a liechtensteini létesítmények, valamint a liechtensteini és észak-írországi légijármű-üzemeltetők esetében. A különböző típusú ellenőrzések tekintetében az ellenőrzött kibocsátási jelentések százalékos arányát jelentik, lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. szakaszát. 2024-ben Olaszország nem számolt be az elvégzett ellenőrzések típusairól, az összes többi érintett illetékes hatóság ellenőrizte a létesítményektől származó jelentések teljességét, és legtöbbjük, köztük Olaszország is, a légijármű-üzemeltetők jelentései teljességét is. A kivételek közé tartoztak Franciaország, Görögország, Lettország és Norvégia illetékes hatóságai, Litvánia pedig arról számolt be, hogy a kibocsátásokat más forrásokhoz viszonyítva ellenőrzik.

Az illetékes hatóságok 12 országban készítettek konzervatív becslést 62 létesítmény esetében (az összes létesítmény megközelítőleg 0,55 %-a, ami megegyezik a 2023-as szinttel). Egyes létesítmények esetében a kibocsátást több évre becsülték, összesen 87 becslés készült, amelyek közül 33 2024-re vonatkozott, a fennmaradók pedig az előző éveket érintő konzervatív becslések voltak. A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet 70. cikkének megfelelően a kibocsátás konzervatív becslésére akkor került sor, amikor az éves kibocsátási jelentéseket nem nyújtották be időben, amikor kedvezőtlen hitelesítő szakvéleményt adtak ki, mivel a hatókör korlátozása, valamely lényeges valótlanság vagy meg nem felelés miatti nem kellő egyértelműség nem tette lehetővé annak észszerű bizonyossággal történő megállapítását, hogy a jelentés nem tartalmaz lényeges valótlanságokat. Ilyen becslést akkor is el kell végezni, ha megállapítást nyer, hogy a kibocsátási jelentés nem felel meg a nyomonkövetési és jelentési rendeletnek.

Három ország (2023-ban szintén három) számolt be konzervatív légi közlekedési becslésekről 17 légijármű-üzemeltető esetében (2023-ban 22).

Az illetékes hatóságok ellenőrzései továbbra is fontosak a hitelesítők munkájának kiegészítése szempontjából. 18 ország számolt be arról, hogy a kibocsátási jelentések ellenőrzése mellett helyszíni ellenőrzéseket is végzett létesítményekben (2023-ban 19). Öt ország[107] jelentett helyszíni ellenőrzést a légi közlekedés terén (2023-ban három).

[106] Az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet 34a. cikke lehetővé teszi, hogy a hitelesítő virtuális helyszíni szemlét végezzen, ha rendkívüli vagy előre nem látható körülmények esetén nem tudja felkeresni az adott telephelyet. Ez csak az illetékes hatóság jóváhagyásával és bizonyos feltételek teljesülése esetén megengedett.

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

2024-ben kilenc ország 31 létesítménye kapott bírságot azért, mert nem adott vissza a bejelentett kibocsátásuk fedezéséhez elegendő kibocsátási egységet (többletkibocsátás). A légi közlekedés terén hat ország számolt be többletkibocsátási bírságról 11 légijármű-üzemeltető esetében. Ami a létesítményekre vonatkozó kibocsátási kötelezettségeket illeti, 12 országban összesen 47 jogsértést jelentettek[108], ami hivatalos figyelmeztetések vagy hivatalos felszólítások mellett 36 bírságot eredményezett, összesen 476,5 millió EUR értékben. Az ingyenes kibocsátási egységek kiosztását kérelmező létesítmények esetében három országban négy jogsértést jelentettek[109], amelyek közül kettő miatt összesen 0,07 millió EUR bírságot szabtak ki.

A légi közlekedés tekintetében hat országban 19 jogsértést jelentettek[110], amelyek közül 13 vezetett pénzbírsághoz, összesen 4,1 millió EUR értékben. A jogsértések fő okai a kibocsátási jelentési határidők be nem tartása és a szükséges kibocsátási egységek visszaadásának elmulasztása voltak.

11.6. A tengeri közlekedés végrehajtási kerete

A tengeri közlekedésre alkalmazandó nyomonkövetési, jelentési, hitelesítési és akkreditációs követelmények kerete az EU ETS hatálya alá tartozó egyéb ágazatokra vonatkozó keret mintájára készült, a szükséges kiigazításokkal. A tengeri MRV-rendeletet 2023-ban felülvizsgálták annak érdekében, hogy lehetővé váljon az EU ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztése, különösen a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer hatályának a CH_4-ra és a N_2O-ra való kiterjesztése (2026-tól), valamint az EU ETS hatálya alá tartozó hajók kibocsátásainak meghatározására és a hajózási társaságok szintjén történő összesítésére vonatkozó szabályok megállapítása érdekében. A rendszer végrehajtására vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat 2023-ban fogadták el, majd ezt követően a Bizottság útmutató dokumentumokat dolgozott ki, hogy segítse az érdekelt feleket jogi kötelezettségeik teljesítésében[111].

11.6.1. A kibocsátás nyomon követése és jelentése

A hajózási társaságoknak 2018 óta nyomon kell követniük és jelenteniük kell a kibocsátásokat a tengeri MRV-rendelettel összhangban, amelynek értelmében a társaságoknak nyomonkövetési terveket, kibocsátási jelentéseket és hitelesítői jelentéseket kell benyújtaniuk a felelősségi körükbe tartozó minden egyes hajóra vonatkozóan. 2024-től társaságonként is adatokat kell szolgáltatniuk, emellett kiegészítő adatokat jelenteniük az EU ETS-re vonatkozóan, összesített jelentést biztosítva valamennyi hajójukról.

E célból csak egyetlen nyomonkövetési és jelentési folyamatra van szükség, bár az EU ETS keretében jelentendő adatok bizonyos mértékig eltérhetnek a tengeri MRV-rendelet alapján jelentendő adatoktól, például a hatály (ÜHG-gázok, az utak lefedettsége) és az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelvben meghatározott különböző alkalmazandó eltérések tekintetében. Emellett az EU ETS hatálya alatt

[108] A 12 ország Csehország (5), Finnország (1), Franciaország (4), Hollandia (1), Horvátország (5), Lengyelország (18), Lettország (1), Litvánia (2), Magyarország (6), Olaszország (3), Spanyolország (1) és Svédország (1).

[109] A három ország Magyarország (1), Lettország (1) és Svédország (2).

[110] A hat ország Dánia (2), Horvátország (2), Lettország (2), Olaszország (6), Spanyolország (6) és Svédország (1).

[111] E jelentés készítésének idején három fő útmutató dokumentumot véglegesítettek 2024/2025-ben, amelyek jelenleg nyilvánosan hozzáférhetők; ezek: az MRV/ETS általános útmutató a hajózási társaságok számára (1. sz. útmutató dokumentum), a nyomonkövetési tervek igazgatási hatóságok általi jóváhagyásának folyamatára vonatkozó általános útmutató (2. sz. útmutató dokumentum), valamint az akkreditációra és a hitelesítésre vonatkozó általános útmutató (3. sz. útmutató dokumentum).

működő társaságoknak további követelményeket kell teljesíteniük annak biztosítása érdekében, hogy eleget tegyenek az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv szerinti kötelezettségeiknek (pl. jóváhagyatniuk nyomonkövetési tervüket az illetékes igazgatási hatósággal, tengerhajózási üzemeltetői számlát nyitni az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben stb.), szemben a kizárólag a tengeri nyomon követés, jelentés és hitelestés hatálya alatt működő társaságokkal.

2024-ben 3 313 hajózási társaság nyújtott be társasági szintű kibocsátási jelentést, 13 627 hajóra kiterjedően. Ezek a társaságok 138,3 Mt szén-dioxidról számoltak be a tágabb nyomon követés, jelentés és hitelesítés hatálya alatt[112], ez 44,7 millió tonna üzemanyag használatából ered, amelyből a tengeri hajózásban használatos fosszilis üzemanyagok[113] a bejelentett fogyasztás[114] 99,4 %-át tették ki, 0,6 % pedig nulla kibocsátási tényezősként való besorolást kapott.

A nyomon követés, jelentés és hitelesítés hatálya alá tartozó, társasági szinten jelentett, hitelesített kibocsátásokat a THETIS-MRV-ben rögzítettekhez képest csökkentették annak érdekében, hogy meghatározzák az EU ETS hatálya alá tartozó kibocsátásokat a vonatkozó szabályok alkalmazását követően: nulla kibocsátási tényezősként való besorolás a támogatható üzemanyagok esetében (0,7 Mt), az ETS földrajzi hatálya az EGT-n kívüli utak 50 %-ára korlátozódik (48,6 Mt), szén-dioxid-leválasztás és -tárolás és szén-dioxid-leválasztás és -hasznosítás (56 tonna), valamint eltérések a kis szigetek, a közszolgáltatási szerződések és a közszolgáltatási kötelezettségek, továbbá a legkülső régiók esetében (3,9 Mt)**[115]**.

11.6.2. Hitelesítés és akkreditáció

A többi ETS-ágazathoz hasonlóan a tengeri ETS-ben működő hitelesítőket nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelettel és az ISO 14065 szabvánnyal (nemzetközi ISO-szabvány) összhangban. A hitelesítő elvégzi a nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendeletben előírt különböző tevékenységeket a nyomonkövetési terv végrehajtásának és a hajózási társaság jelentéseiben szereplő adatoknak az ellenőrzése érdekében, mind a hajók, mind a társaságok szintjén.

2024-ben 22 akkreditált hitelesítő tevékenykedett a tengeri nyomon követés, jelentés és hitelesítés terén. Megállapítást nyert, hogy a hitelesítők nagymértékben megfelelnek a tengeri közlekedésre vonatkozó, akkreditációról és jelentésről szóló szabályoknak. 2024-re vonatkozóan nem érkezett jelentés a hitelesítők akkreditációjának felfüggesztéséről vagy visszavonásáról.

11.6.3. Igazgatási hatóságok

[112] Ez az adat az EU ETS hatálya alatt működő hajózási társaságok felelősségi körébe tartozó hajók kibocsátásaira vonatkozik, és nem tartoznak ide azok a hajók és tevékenységek, amelyek csak a nyomon követés, jelentés és hitelesítés hatálya alá tartoznak (pl. a bruttó tonnatartalom, a hajó típusa miatt), és nem foglalja magában a metán- és dinitrogén-oxid-kibocsátást sem. Az e szakaszban említett adatok a THETIS-MRV-ből 2025. október 15-én kinyert, a hajózási társaságok által benyújtott társasági szintű jelentésekben foglaltak szerinti adatok.

[113] Az (EU) 2015/757 rendelet I. mellékletének A. része szerinti osztályozással összhangban a „fosszilis tüzelőanyagok” tüzelőanyag-osztályba tartozó üzemanyagok.

[114] Az EU ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztését megelőző, a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer szerinti korábbi jelentéstételi időszakokhoz hasonlóan a hajózási társaságok a kibocsátások meghatározásához kizárólag a számítási megközelítésre támaszkodtak.

[115] A jégálló hajókra vonatkozó levonás önkéntes alkalmazását követően további 0,5 Mt-ot vontak le.

Az EU ETS zökkenőmentes és hatékony működése érdekében minden hajózási társaságot egy tagállam egy igazgatási hatóságához rendelnek. Ez az a tagállam, amelynek a hajózási társaság jóváhagyásra benyújtja a nyomonkövetési tervet, a hitelesített éves kibocsátási jelentést és a társasági kibocsátási jelentést, és amely kezeli a hajózási társaságot a kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék számlája tekintetében. Minden hajózási társaságot az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelvben meghatározott szabályok alkalmazásával rendelnek az igazgatásért felelős tagállamához[116].

11.6.4. A tengeri közlekedésre vonatkozó EU ETS-nek való megfelelés

2025 volt az első olyan év, amikor a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó kibocsátási egységeket adtak vissza az EU ETS-ben a 2024. évi tevékenységekre vonatkozóan bejelentett adatok alapján. A hajózási társaságok a jogszabályban előírt határidőig a visszaadási követelmények több mint 99 %-a erejéig adtak vissza kibocsátási egységeket[117].

11.6.5. Az ETS2 végrehajtása

A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet, valamint az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet az ETS2 végrehajtására vonatkozó nyomonkövetési, jelentési, hitelesítési és akkreditációs követelményeket is tartalmazza. Az új rendszer végrehajtásának megkönnyítése érdekében a Bizottság útmutató dokumentumokat és sablonokat dolgozott ki az illetékes nemzeti hatóságok, a szabályozott jogalanyok és a hitelesítők számára[118]:

- általános útmutató a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelethez az ETS2 hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyok számára,
- a nyomonkövetési terv sablonja szabályozott jogalanyok számára,
- az éves kibocsátási jelentés sablonja szabályozott jogalanyok számára,
- útmutató az akkreditációhoz és a hitelesítéshez az ETS2 tekintetében,
- az ETS2 hitelesítői jelentés sablonja.

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

Az EU ETS az EU éghajlat-politikai és energiaügyi irányításának tágabb összefüggésében működik, beleértve az energiahatékonysági irányelvet ((EU) 2023/1791 irányelv)[119], amelyet átdolgoztak az „Irány az 55 %!” reformcsomag részeként. Az irányelv energiamegtakarítás elérésére irányul azáltal, hogy célkitűzéseket és kötelezettségeket ír elő a tagállamok és a 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,

[116] Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 3gf. cikke.

[117] A jelentett esedékes kibocsátási egységek összegét a társaságok által az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben jelentett adatok alapján 2025. október 1-jén határozzák meg.

[118] ETS2: buildings, road transport and additional sectors (ETS2: épület-, közúti közlekedési és további ágazatok), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság.

[119] (EU) 2023/1791 irányelv (2023. szeptember 13.) az (EU) 2023/955 rendelet módosításáról (átdolgozás) (HL L 231., 2023.9.20.).

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 ütemterveket határoznak meg. A tagállamoknak 2024. június 30-ig kellett benyújtaniuk végleges aktualizált nemzeti energia- és klímatervüket.

2025 májusában a Bizottság közzétette a nemzeti energia- és klímatervek uniós szintű értékelését, miután aktualizálták őket a 2030-as célok figyelembevétele érdekében[120]. Az értékelést szolgálati munkadokumentum kísérte, amely az első 23 benyújtott terv egyedi értékelését tartalmazta[121]. Ezt követően a Bizottság 2025 októberében közzétette Észtország és Szlovákia végleges nemzeti energia- és klímatervére vonatkozó értékelését[122]. Belgium 2025 októberében nyújtotta be végleges nemzeti energia- és klímatervét. Lengyelország az egyetlen tagállam, amely még nem nyújtotta be végleges aktualizált nemzeti energia- és klímatervét. Az aktualizált nemzeti energia- és klímatervek elemzésének megállapításait az éghajlatváltozás elleni fellépésről szóló 2025. évi eredményjelentés[123] is tárgyalja.

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 (lásd a 8. fejezetet). A 2024-es ETS-bevételeket érintően 15 tagállam számolt be arról, hogy 3,3 milliárd EUR-t fordítottak 63 energiahatékonysági vonatkozású projekt 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 kiosztott kibocsátási egységek a két rendszer bármelyikében keletkező kibocsátás tekintetében visszaadhatók. A nagyobb piachoz való hozzáférés révén az üzemeltetők költséghatékonysági előnyökhöz és több kibocsátáscsökkentési lehetőséghez juthatnak. Az összekapcsolási megállapodás[124] meghatározza a két rendszer kapcsolódási feltételeit és követelményeit. Emellett létrehozza az uniós

[120] COM(2025) 274 final – A végleges aktualizált nemzeti energia- és klímatervek uniós szintű értékelése – az Unió 2030-ra kitűzött energia- és éghajlat-politikai céljainak megvalósítása, 2025.5.27. Lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentumot.

[121] Lásd a 121. lábjegyzetet.

[122] Észtország és Szlovákia végleges aktualizált nemzeti energia- és klímatervének bizottsági értékelése, SWD(2025) 282.

[123] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/progress-climate-action/eu-climate-action-progress-report-2025_en.

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

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 földrajzi 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 fenntartja mindkét rendszer környezeti integritását. Mind az EU ETS, mind a svájci ETS kiterjed az Egyesült Királyságba induló járatokra, valamint az EU legkülső régióiba irányuló és onnan induló járatokra.

A bizottsági szolgálati munkadokumentum 5. szakaszában a 16. és a 17. táblázat ismerteti mindkét rendszer 2024. 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. 2024 óta jelentősen, a 2023. évi 156-ról 2024-ben közel 800-ra nőtt a két rendszer közötti átruházások száma, azaz az ügyletek napi végrehajtása, ami lehetővé tette mind a svájci, mind az uniós piaci szereplők számára, hogy úgy járjanak el, mintha egyetlen piacon működnének, és ezáltal javuljon a kapcsolódó piac likviditása. A rendszerek (jegyzékek) közötti átruházásokra naponta, hétfőtől péntekig kerül sor, kivéve a munkaszüneti napokhoz kötött konkrét időpontokat.

A 8. és a 9. táblázat az EU ETS és a svájci ETS összekapcsolása által gyakorolt 2024. évi hatásokat ismerteti. A táblázatokból kiderül, milyen mértékben vettek igénybe az egyes rendszerekben részt vevő vállalatok a másik rendszerben kiosztott kibocsátási egységeket a megfeleléshez.

Összességében véve az EU ETS-ben részt vevő szabályozott jogalanyok (létesítmények és légijármű-üzemeltetők egyaránt) a svájci ETS keretében kiosztott 1 578 101 kibocsátási egységet vettek igénybe a megfeleléshez 2024-ben. Ez majdnem 440 000 kibocsátási egységgel több, mint 2023-ban, és majdnem 605 000 kibocsátási egységgel haladja meg a 2022. 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.

Az EU ETS-ben részt vevő létesítmények jelentősen több, a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszerben kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységet használtak fel, mint az előző évben (2024-ben mintegy 355 000 kibocsátási egységet használtak fel, szemben a 2023. évi 100 000 kibocsátási egységgel). Emellett növelték a svájci ETS általános célú kibocsátási egységeinek használatát (2024-ben mintegy 700 000 kibocsátási egység, szemben a 2023. évi 425 000-rel).

Az uniós légijármű-üzemeltetők által a svájci ETS-ből megfelelésre felhasznált, általános célú kibocsátási egységek száma 2024-ben 49 000 körül stabilizálódott (a 2023. évi 50 000-hez képest). Az

EU ETS hatálya alá tartozó légijármű-üzemeltetők által a svájci ETS-ből megfelelésre felhasznált légi közlekedési kibocsátási egységek száma a 2023. évi 560 000-ről 2024-ben 470 000-re csökkent.

A svájci ETS keretében kiosztott kibocsátási egységek aránya relatív értelemben az EU ETS-ben 2024-ben visszaadott összes egység 0,14 %-a körül alakult. Ez azonban az azévi teljes svájci ETS nagyobb arányát, közel 31,5 %-át tette ki.

A svájci ETS-ben a légijármű-üzemeltetők 2024-ben jelentősen (79,6 %) növelték az EU ETS kibocsátási egységeinek felhasználását 2023-hoz képest (51,08 %). Másfelől, a létesítmények az EU ETS kibocsátási egységeinek alacsonyabb hányadát használták fel a megfeleléshez 2024-ben (5,19 %), mint 2023-ban (11,6 %). A svájci ETS létesítményei egyik évben sem használták fel az EU ETS légi közlekedési kibocsátási egységeit a megfeleléshez. Relatív értelemben az EU ETS kibocsátási egységei a svájci ETS-ben visszaadott összes kibocsátási egység 31,37 %-át tették ki.

A 10. táblázat 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. A történeti mérleg 1 284 657 kibocsátási egység nettó kiáramlását mutatja az EU ETS-ből a svájci rendszerbe. Mindazonáltal megjegyzendő, hogy a számadatok ezen kibocsátási egységek visszahelyezését is tartalmazhatják.

8. táblázat: Megfeleléshez felhasznált egységek az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben 2024-ben. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből 2025. október 1-jén kinyert adatok.

Létesítmények	**Ingyenes kiosztás és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások**	**Visszaadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	1 089 612 748	1 033 244 671	1 029 808 309	1 025 571 370	3 428 201	701 150	357 341
	Az összes %-a			99,59	0,31	0,07	0,03
Légijármű-üzemeltetők	**Ingyenes kiosztás (a svájci ETS-szel együtt) és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások (a svájci ETS szerint is)**	**Visszaadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	24 270 111	62 247 419	61 645 450	43 299 227	17 826 613	49 077	470 533
	Az összes %-a			70,24	28,92	0,08	0,76

9. táblázat: Megfeleléshez felhasznált egységek a svájci kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben 2024-ben. A légijármű-üzemeltetők a Svájc által igazgatott légijármű-üzemeltetők.

Létesítmények	**Ingyenes kiosztás és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások**	**Visszaadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	3 891 680	3 694 355	3 677 899	191 006	0	3 433 205	53 688
	Az összes %-a			5,19	–	93,35	1,46
Légijármű-üzemeltetők	**Ingyenes kiosztás (az EU ETS-szel együtt) és árverés útján történő értékesítés**	**Hitelesített kibocsátások (az EU ETS keretében is)**	**Visszaadott egységek**	**Az EU ETS kibocsátási egységei**		**A svájci ETS kibocsátási egységei**	
				Általános célú	*Légi közlekedési*	*Általános célú*	*Légi közlekedési*
	1 118 087	1 990 349	1 990 349	1 301 096	283 515	3 372	402 366
	Az összes %-a			65,3	14,24	0,17	20,22

10. táblázat: Kibocsátási egységek átruházása az EU ETS és a svájci ETS között (2020–2024)

Tárgyév	2020	2021	2022	2023	2024	**Összesen**
Átruházások az EU ETS-ből a svájci ETS-be	475 679	1 051 360	1 714 499	2 603 612	1 591 527	**7 436 677**
Átruházások a svájci ETS-ből az EU ETS-be	0	1 523 770	1 215 662	1 837 292	1 575 296	**6 152 020**
Egyenleg	**1 284 657**					

14. Összefoglalás

A jelentés átfogóan összefoglalja az EU ETS 2024. évi és 2025. első félévi működését. Bemutatja, hogy a rendszer továbbra is jól működik, és azt átfogó és hatékonyan végrehajtott keret támasztja alá. Kifejti továbbá e keret minden olyan módosítását, amely hatályba lépett vagy hamarosan hatályba lép, elsősorban a 2026-ra vonatkozó összkvóta-kiigazítást.

A létesítményekből származó kibocsátások tovább csökkentek, aminek oka a megújuló energiaforrások és a nukleáris energia részarányának növekedése a villamosenergia-szerkezetben, valamint a fosszilis tüzelőanyagoktól való függés csökkenése. E fejleménynek köszönhetően a létesítmények ETS-kibocsátásai mintegy 50 %-kal maradnak el a 2005-ös szinttől, és jó úton haladnak a 2030-ra kitűzött ETS-cél elérése felé.

Az EU ETS-en belüli messzebb menő kibocsátáscsökkentést 2024-ben a tartósan stabil szén-dioxid-árjelzés segítette elő. Az ESMA értékelése szerint az uniós szén-dioxid-piac 2024-ben stabil maradt, és továbbra is a piaci fundamentumokkal összhangban működött.

Az ETS bevételei továbbra is az éghajlat-politikai fellépés és az energetikai átalakulás finanszírozásának jelentős forrását jelentik: 2024-ben 38,8 milliárd EUR-t teremtettek elő és osztottak szét elsősorban a nemzeti költségvetések, továbbá az EU ETS Innovációs Alap és az EU ETS Modernizációs Alap, valamint a REPowerEU tervhez kapcsolódóan a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz számára. Az EU ETS keretében eddig beszedett teljes bevétel meghaladja a 230 milliárd EUR-t.

A jelentés összességében azt dokumentálja, hogy az EU ETS a tiszta ipari átállásba, az innovációba és a korszerűsítésbe történő beruházások egyik fő szakpolitikai ösztönzője.