EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2023.10.31.
COM(2023) 654 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (5) bekezdése és 21. cikkének (2) bekezdése alapján az európai szén-dioxid-piac 2022. évi működéséről

{SWD(2023) 346 final}

Rövidítések jegyzéke

CEF DI	az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz hitelfinanszírozási eszköze
CEMS	folytonos kibocsátásmérő rendszerek
CORSIA	a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere
EGT	Európai Gazdasági Térség
EEX	Európai Energiatőzsde
EFTA	Európai Szabadkereskedelmi Társulás
EBB	Európai Beruházási Bank
ESMA	Európai Értékpapírpiaci Hatóság
EU	Európai Unió
EU ETS	uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer
EU-27	az Európai Unió tagállamai
EUTL	európai uniós ügyleti jegyzőkönyv
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
InnovFin EDP	InnovFin energetikai demonstrációs projektek
IOSCO	Értékpapír-felügyeletek Nemzetközi Szervezete
IPCC	Éghajlatváltozási Kormányközi Testület
MSR	piaci stabilizációs tartalék
NEKT	nemzeti energia- és klímaterv
NER	új belépők részére fenntartott tartalék
TNAC	forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés 3
2. A fontosabb jogalkotási fejlemények 4
2.1. Az EU ETS reformja az európai zöld megállapodás összefüggésében 4
2.2. Az ETS irányelv a REPowerEU rendelettel összefüggésben 5
3. Az EU ETS hatálya 6
3.1. A tengeri közlekedés 2024-től az EU ETS hatálya alá tartozik 8
4. Kibocsátási összkvóta 9
5. A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése 12
6. A kibocsátási egységek ingyenes kiosztása 15
7. A kibocsátáskereskedelemből származó bevételek 17
7.1. Közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek 18
7.2. Innovációs Alap 21
7.3. Modernizációs Alap 23
8. Kibocsátáscsökkentés az EU ETS-ben 25
9. A kínálat és a kereslet egyensúlyának megteremtése az uniós szén-dioxid-piacon 30
10. Légi közlekedés 31
11. Piacfelügyelet 35
12. A kibocsátások nyomon követésének és jelentésének kerete 36
12.1. Nyomon követés és jelentéstétel 37
12.2. Akkreditáció és hitelesítés 38
12.3. Illetékes hatóságok 39
12.4. Az EU ETS-en belüli megfelelés 40
13. Kapcsolat az EU ETS és a svájci ETS között 42
14. Az EU ETS az EU éghajlatpolitikai és energiaügyi irányítása összefüggésében 43
15. Következtetések és kilátások 45

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 az EU ETS kibocsátási határértéket állapít meg és szén-dioxid-árat számít fel az európai energia- és ipari ágazatokból és légi közlekedésből származó kibocsátás után, amely ágazatok az EU teljes kibocsátásának mintegy 40 %-áért felelősek. A rendszer a szén-dioxid-ár meghatározásához a piaci erőviszonyokra támaszkodik, és ezáltal ösztönöz a kibocsátás csökkentésére azokon a területeken, ahol ez a legkevesebbe kerül. A szén-dioxid-árak pedig meghatározzák azt a bevételt, amelyet az EU ETS az éghajlat-politikai fellépésbe és az energetikai átalakulásba történő beruházások céljára generál.

2005-ös elindulása óta az EU ETS elősegítette a villamosenergia- és hőtermelésből és az ipari termelésből származó kibocsátás 37,3 %-os csökkentését[1], miközben árverésből több mint 152 milliárd EUR bevételt termelt, amelyet a tagállamok kaptak meg. A tagállamok túlnyomó részben ezt a bevételt az energetikai átalakulásra és a dekarbonizációra irányuló beruházások, valamint a zöld átállást támogató szociális intézkedések finanszírozására fordították. Mindazonáltal a kibocsátás további csökkentésére van szükség, más ágazatokban is, az európai klímarendeletben[2] foglalt, a gazdaság egészére kiterjedő éghajlat-politikai törekvések megvalósításához. Az EU ETS elengedhetetlen ennek a költséghatékony módon történő eléréséhez.

Annak érdekében, hogy az EU az évszázad közepére elérje a klímasemlegességet, elkötelezte magát amellett, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti a kibocsátást. Az Európai Bizottság 2021 júliusában e célkitűzés teljesítése érdekében szakpolitikai reformokból álló csomagot terjesztett elő[3], nevezetesen az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomagot, amely az EU ETS reformját is magában foglalta. Az Európai Parlament és az EU Tanácsában részt vevő tagállamok 2023 júniusáig jóváhagyták ezt és más kapcsolódó reformokat. Az EU ETS keretrendszerében bekövetkező változások többsége 2024-től lép hatályba.

Ez a jelentés számba veszi az EU ETS 2022. évi és 2023. első félévi működését – a felülvizsgálat előtti szabályok szerint. Összefoglalja a főbb jogalkotási fejleményeket, naprakész betekintést nyújt a rendszer keretének fő elemeibe, és összeállítja a kibocsátási trendek és az árverésből származó bevételek időszakos eredményeit. A jelentés a 2003/87/EK

[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, 2021. évi kibocsátás az azonos körű, 2005. évi kibocsátás kiigazított értékéhez viszonyítva. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség ETS adatmegtekintő alkalmazása alapján, a kivonat készült 2023. augusztus 29-én.

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

[3] Az európai zöld megállapodás megvalósítása, Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2021.7.14.

irányelv[4] (a továbbiakban: az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv) 10. cikkének (5) bekezdésével és 21. cikkének (2) bekezdésével összhangban kerül előterjesztésre. Nagyrészt az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékből, az európai uniós ügyleti jegyzőkönyvből (a továbbiakban: EUTL) és a tagállamok által az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 21. cikke szerint benyújtott jelentésekből származó adatokon alapul. A jelentést egy kiegészítő információkat tartalmazó technikai dokumentum (bizottsági szolgálati munkadokumentum[5]) kíséri.

2. A fontosabb jogalkotási fejlemények

2023 első felében az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomaggal összefüggésben és az energiaválságra adott uniós válasz (REPowerEU) részeként fontos módosításokat fogadtak el az EU ETS keretrendszerére vonatkozóan. Ez a fejezet ezeket a fejleményeket foglalja össze. Ezeket az EU ETS működéséről szóló jövőbeli jelentésekben – hatálybalépésüket követően – részletesen figyelembe fogják venni.

2.1. Az EU ETS reformja az európai zöld megállapodás összefüggésében

Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részeként végrehajtott alábbi reformok az ETS irányelvet vagy a kapcsolódó jogszabályokat érintik. 2023. június végéig valamennyi reformot elfogadták.

i. Az EU ETS törekvését fokozó reform – elfogadva 2023. május 10-én[6].

ii. A piaci stabilizációs tartalék megerősítését célzó reform – elfogadva 2023. április 19-én[7].

[4] Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25.).

[5] SWD(2023) 346.

[6] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/959 irányelve (2023. május 10.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 130., 2023.5.16.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[7] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/852 határozata (2023. április 19.) az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek száma tekintetében történő módosításáról (HL L 110., 2023.4.25.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

iii. Az EU ETS légi közlekedést illető reformja – elfogadva 2023. január 18-án[8] és május 10-én[9].

iv. A tengeri közlekedésből származó kibocsátások nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó szabályok reformja – elfogadva 2023. május 16-án[10].

v. A Szociális Klímaalapnak az épületekre, a közúti közlekedésre és a kis kibocsátású iparágakra irányuló új kibocsátáskereskedelmi rendszer kiegészítése céljából történő létrehozására irányuló reform – elfogadva 2023. május 10-én[11].

vi. Az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus létrehozására irányuló reform – elfogadva 2023. május 10-én[12].

E reformokkal felgyorsult az ETS irányelv szerinti kibocsátáscsökkentés. Emellett a kibocsátáskereskedelem hatályát kiterjesztették a tengeri közlekedésre a meglévő rendszer keretében (lásd a 3.1. fejezetet), valamint az épületekre, a közúti közlekedésre és a kis kibocsátású iparágakra az új kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS 2) 2027-től történő létrehozása révén. Az EU ETS kerete további megerősítésre kerül annak biztosítása érdekében, hogy a rendszer az ambiciózusabb törekvések eléréséhez zökkenőmentesen működjön. Ugyanakkor a kibocsátáskereskedelemből még több forrást mozgósítottak a gyorsított, innovációvezérelt és társadalmilag igazságos dekarbonizáció támogatására – a nemzeti költségvetésekhez allokált, árverésből származó bevételek, az Innovációs Alap, valamint az EU ETS által biztosított Modernizációs Alap és a Szociális Klímaalap révén. Az ETS 2 mellett létrehozták a Szociális Klímaalapot a szén-dioxid-árazás szociális hatásainak az új ágazatokban történő enyhítésére.

A legtöbb változás 2024. január 1-jén lép hatályba, néhány azonban már jelenleg alkalmazandó. A jelentésben kifejtésre kerülnek a fent említett reformok eredményei, ideértve többek között az alapul szolgáló, folyamatban lévő végrehajtást is.

2.2. Az ETS irányelv a REPowerEU rendelettel összefüggésben

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

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

[10] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/957 rendelete (2023. május 10.) az (EU) 2015/757 rendeletnek a tengeri közlekedési tevékenységek uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő bevonását, valamint további üvegházhatásúgáz-kibocsátások és további hajótípusokból származó kibocsátások nyomon követését, jelentését és hitelesítését célzó módosításáról (HL L 130., 2023.5.16.).

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

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

Az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja által előidézett energiaválság kiváltó okainak és hatásának kezelése érdekében a Bizottság előterjesztette a REPowerEU tervet[13]. A terv célzott reformokat és beruházásokat foglal magában az EU Oroszországból származó fosszilis tüzelőanyagok behozatalától való függőségének fokozatos megszüntetése, az energiaellátás biztonságának garantálása, az energiahatékonyság előmozdítása és a tiszta energiára való átállás felgyorsítása érdekében. A terv megvalósítása céljából a Parlament és a Tanács 2023 februárjában elfogadta az (EU) 2023/435 rendeletet[14] (REPowerEU rendelet).

A REPowerEU rendelet az Innovációs Alap, mint a terv végrehajtásának egyik finanszírozási forrása mozgósítását is magában foglalja. Módosítja továbbá az ETS irányelvet annak érdekében, hogy az Innovációs Alap feltöltésére 2030. december 31-ig 27 millió ki nem osztott kibocsátási egységet csoportosítson át a piaci stabilizációs tartalékból, amely egyébként érvénytelenítésre kerülne. Ezt az 5. és 8. fejezet fejti ki részletesebben.

3. Az EU ETS hatálya

Az EU ETS 2021 óta a 27 uniós tagállamban és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) országaiban alkalmazandó, így Izlandon, Liechtensteinben és Norvégiában (a továbbiakban együttesen: EU ETS-országok), valamint az észak-írországi erőművekre terjed ki[15]. 2020. januárjától az EU ETS Svájc kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez is kapcsolódik. E kapcsolat működési módját a 13. fejezet ismerteti.

Az EU ETS hatálya az európai villamosenergia- és hőtermelésből, az energiaigényes iparágakból és a légi közlekedésből származó kibocsátásokra terjed ki. E kibocsátások 2022-ben az EU teljes kibocsátásának 36 %-át tették ki – amely 8 640 villamosenergia- és hőtermelő erőműtől és gyártóüzemtől, valamint az Európai Gazdasági Térség (EGT) repülőterei között, továbbá az EGT-ből Svájcba és az Egyesült Királyságba közlekedő 390 légijármű-üzemeltetőtől származott. Az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények többségének (70,7 %) a kibocsátása nem éri el az évi 50 000 tonna szén-dioxid-egyenértéket (CO_2-egyenérték)[16]. Közülük 4 793 minősül alacsony kibocsátású létesítménynek[17]. A többi létesítmény többségének (az összes létesítmény 21,9 %-a) a kibocsátása évi 50 000 és 500 000 tonna CO_2-egyenérték között van[18], és csupán a töredékük (az összes létesítmény 7,4 %-a) kibocsátása haladja meg az évi 500 000 CO_2-egyenértéket[19]. Az ETS-országok arról számoltak be, hogy 2022-ben 219 létesítmény zárt be, ebből 133 létesítmény bezárása arra vezethető vissza, hogy 20 megawatt bemenő hőteljesítmény alá csökkentették kapacitásukat. Ezáltal a létesítmények már nem érik el a küszöbértéket ahhoz, hogy az EU ETS hatálya alá tartozzanak. Az 1. ábra

[13] A Bizottság közleménye – REPowerEU terv (COM(2022) 230 final).

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

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

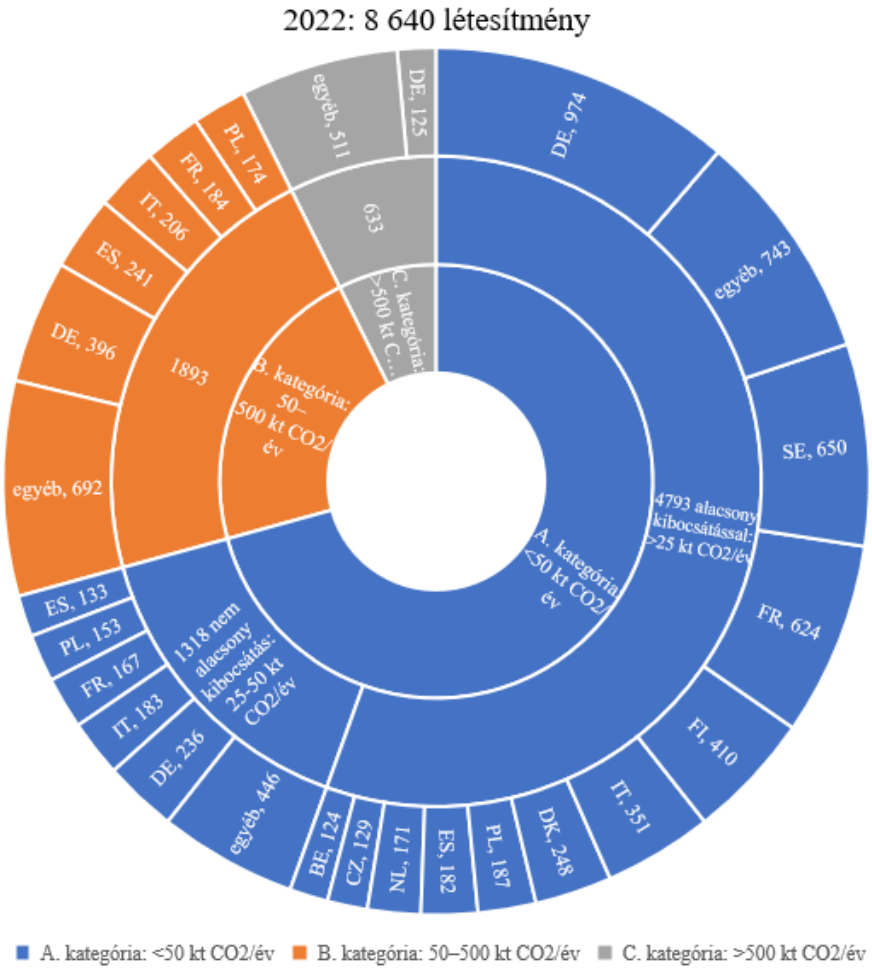
[16] A. kategóriájú létesítmények.

[17] Az A. kategóriájú létesítmények alcsoportja, évi 25 000 tonna CO_2-egyenérték alatti kibocsátással.

[18] B. kategóriájú létesítmények.

[19] C. kategóriájú létesítmények.

kibocsátási szint szerinti bontásban mutatja be az EU ETS hatálya alá tartozó létesítményeket a 2022. évre vonatkozóan.



1. ábra: A létesítmények száma kibocsátási kategória szerinti bontásban, 2022

Az adminisztratív teher csökkentése érdekében az országoknak lehetőségük van kizárni az EU ETS-ből azokat a létesítményeket, amelyeknek a kibocsátása nem éri el az évi 25 000 tonna CO_2-egyenértéket, ha alternatív intézkedéseket hoznak a kibocsátás csökkentése érdekében[20]. 2021 óta lehetőség van azokat a létesítményeket is kizárni az EU ETS-ből, amelyek kibocsátása nem éri el az évi 2 500 tonna CO_2-egyenértéket[21], valamint olyan tartalék-, illetve készenléti egységeket, amelyek évente legfeljebb 300 órát üzemelnek[22]. 2022-ben 15 ország döntött úgy, hogy kizár a rendszerből egyes létesítményeket, amelyek kibocsátása összesen 4,2 millió tonna CO_2-egyenérték volt. Ez az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények kibocsátásának 0,32 %-át tette ki.

[20] Az ETS irányelv 27. cikke értelmében.

[21] Az ETS irányelv 27a. cikkének (1) bekezdése értelmében. A Bizottságnak küldött értesítést megelőző három év mindegyikében. A biomasszából származó kibocsátás nélkül.

[22] Az ETS irányelv 27a. cikkének (3) bekezdése értelmében.

A légi közlekedésben 2022-ben a 390 szabályozott üzemeltető többsége (az összes üzemeltető 67 %-a) kereskedelmi üzemeltető volt[23]. Összesen 174 üzemeltető (45 %) minősült kis kibocsátónak[24], köztük a 129 nem kereskedelmi légijármű-üzemeltető közül 126 üzemeltető.

A CO_2-kibocsátáson túlmenően a dinitrogén-oxid (N_2O) salétromsav-, adipinsav-, glioxilsav- és glioxálgyártásból származó kibocsátása, valamint a perfluor-szénhidrogének (PFC-k) elsődlegesalumínium-gyártásból származó kibocsátása is az EU ETS hatálya alá tartozik. 2022-ben 22 ország számolt be az ETS hatálya alá tartozó, CO_2-től eltérő kibocsátással járó tevékenységekre vonatkozó engedélyekről. Csak Norvégia jelentett szén-dioxid-leválasztási és -tárolási tevékenységeket. Az ETS hatálya alá tartozó tevékenységekből származó, CO_2-től eltérő kibocsátásról beszámoló tagállamokat a bizottsági szolgálati munkadokumentum 1. táblázata tartalmazza[25].

3.1. A tengeri közlekedés 2024-től az EU ETS hatálya alá tartozik

A felülvizsgált ETS irányelv értelmében az EU ETS 2024 januárjától ki fog terjedni a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra. Kezdetben csak a CO_2-kibocsátásra, majd 2026-tól a CH_4- (metán-) és az N_2O-kibocsátásra is vonatkozni fog. Az uniós kikötőkbe belépő (legalább 5 000 bruttó tonnatartalmú) nagy hajók kibocsátása is idetartozik – függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekednek – a következők tekintetében:

- az EU-n kívül kezdődő vagy végződő utakból származó kibocsátások 50 %-a (ez lehetővé teszi a harmadik ország számára, hogy a kibocsátások fennmaradó részére vonatkozóan megfelelő intézkedéseket hozzon),
- a két uniós kikötő között bekövetkező kibocsátások és az uniós kikötőkben tartózkodó hajók esetében a kibocsátások 100 %-a.

A tengeri közlekedés jelentős CO_2-kibocsátó, amely az EU teljes CO_2-kibocsátásának mintegy 3-4 %-át adja (2021-ben több mint 124 millió tonna CO_2), ha az EU-ba irányuló és onnan kiinduló utakból származó összes kibocsátást vesszük figyelembe[26]. A tengeri közlekedés EU ETS-be történő bevonása biztosítja, hogy az ágazat hozzájáruljon az EU éghajlat-politikai célkitűzéseihez. Ez tovább fogja ösztönözni az energiahatékonyságot, az alacsony szén-dioxid-kibocsátású megoldásokat, valamint az alternatív üzemanyagok és a tengeri hajózásban használatos hagyományos üzemanyagok közötti árkülönbség csökkentését.

A rendszer az EU ETS más ágazataira vonatkozó hatályos rendelkezésekre, valamint a tengeri közlekedésből eredő kibocsátások nyomon követéséről és jelentéséről szóló (EU) 2015/757

[23] Kereskedelmi légijármű-üzemeltető például a lakosságnak szolgáltatásokat nyújtó utasszállító légitársaság. Nem kereskedelmi légijármű-üzemeltető például a magántulajdonban lévő repülőgép.

[24] Az (EU) 2018/2066 rendelet 55. cikkével összhangban (lásd a 91. lábjegyzetet).

[25] SWD(2023) 346.

[26] A Bizottság jelentése – Az Európai Bizottság negyedik éves jelentése a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátásról (2018–2021-es időszak), 2023.3.13. (SWD(2023) 54 final).

rendeletre[27] épül. A tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó ETS-kötelezettségek fokozatosan kerülnek bevezetésre. A kezdeti bevezetési időszakban a hajózás a kibocsátása egy része tekintetében lesz köteles kibocsátási egységeket leadni az alábbiak szerint.

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

Ez a fokozatos bevezetési megközelítés nem ássa alá az EU ETS környezeti integritását, mivel, ha 2024-ben és 2025-ben kevesebb kibocsátási egységet adnak le a tengeri közlekedésből származó hitelesített kibocsátásokhoz képest, a tagállamok a különbségnek megfelelő számú kibocsátási egységet törölni fognak.

A javaslat jelentéstételi és felülvizsgálati záradékot is tartalmaz a tengerhasznosítási ágazatra alkalmazandó szabályok végrehajtásának nyomon követése – különösen az előírások megkerülését célzó magatartás korai szakaszban való észlelése és kezelése –, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) releváns fejleményeinek értékelése érdekében.

4. Kibocsátási összkvóta

Az EU ETS szerinti összkvóta meghatározza a szabályozott szervezetek által az egy kereskedési szakaszban kibocsátható legnagyobb abszolút mennyiséget. Az adott szakasz során kiadott kibocsátási egységek számának felel meg. Az összkvóta évente csökken, hogy az EU teljesítse átfogó kibocsátáscsökkentési célját. Ez a szabályozott szervezetek számára is biztonságot nyújt a kibocsátási egységek várható szűkösségével kapcsolatban.

Külön összkvótaszámítások vonatkoznak a létesítményekből és a légijármű-üzemeltetőktől származó kibocsátásra. 2022-ben a létesítményekből származó kibocsátásra vonatkozó összkvóta 1 528 579 492 kibocsátási egység volt. A légi közlekedés esetében 27 268 379 kibocsátási egységet adtak ki 2022-ben.

A 2021–2023-as időszakban az összkvóta évi 2,2 %-kal csökken. A létesítményekre vonatkozó összkvótaszámítás esetében ez évi 43 003 515 kibocsátási egységnek felel meg. Az 1. táblázat az EU ETS szerinti összkvóta éves értékeit mutatja 2021-től.

1. táblázat: A létesítményekre és a légijármű-üzemeltetőkre vonatkozó, az EU ETS szerinti éves összkvóta

Tárgyév	Éves összkvóta (létesítmények)	Éves összkvóta (légi közlekedés)
2021	1 571 583 007	28 306 545
2022	1 528 579 492	27 268 379

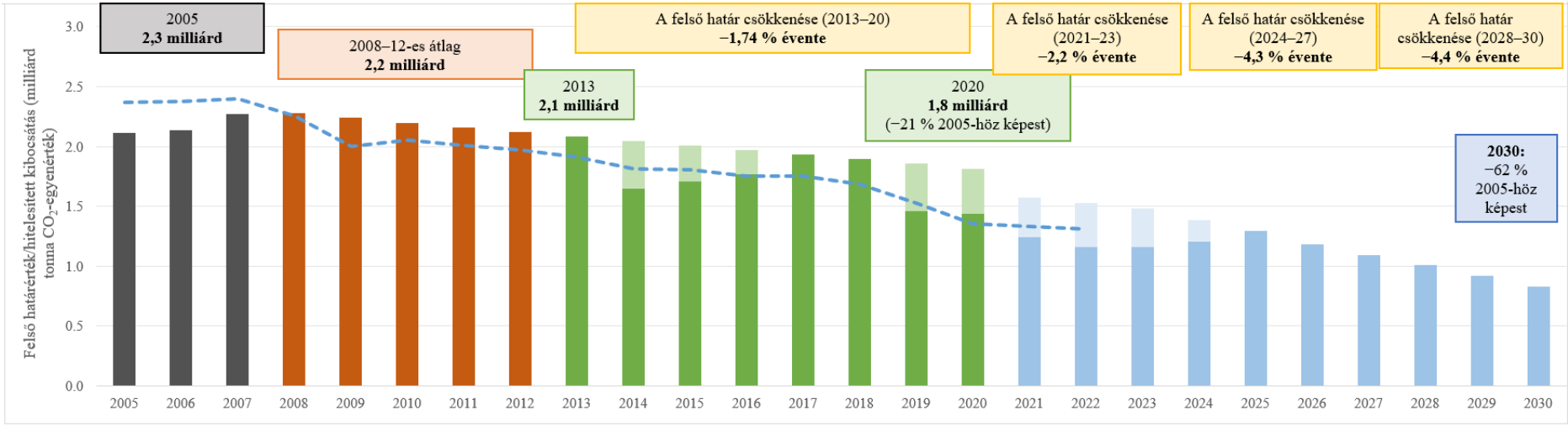
[27] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19.).

A felülvizsgált ETS irányelv értelmében a kibocsátások csökkentése érdekében és az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megfelelően szigorításra kerül a kibocsátási összkvóta – 2030-ig a 2005-ös szinthez képest 62 %-kal. E célból a csökkentési tényező a 2024–2027-es időszakban évi 4,3 %-ra emelkedik, 2028-tól pedig évi 4,4 %-ra. Emellett az összkvóta kétszer csökkentésre kerül: 2024-ben 90 millió kibocsátási egységgel, 2026-ban pedig 27 millió kibocsátási egységgel.

Ezek a kiigazítások már figyelembe veszik, hogy a tengeri közlekedésből származó kibocsátások 2024-től bekerülnek az EU ETS-be. A 2024-es összkvóta 78,4 millió kibocsátási egységgel emelkedik az ágazat 2018-ra és 2019-re bejelentett átlagos kibocsátásai alapján. A Bizottság elfogadta az (EU) 2023/1575 határozatot[28] a 2024-ben hatályba lépő összkvóta-kiigazítások figyelembevétele végett.

A 2. ábra az EU ETS összes szakasza során az összkvótában bekövetkezett változásokat szemlélteti az elkövetkezendő csökkentésekkel együtt.

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



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

5. 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[29]. Az árverésekről szóló rendelet[30] 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.

2022-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-termelőknek árverés útján történő értékesítése céljából.

Az EEX emellett az önkéntes kívülmaradás révén kijelölt saját aukciós platformként Németország árveréseit is bonyolította.

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

2. táblázat: Az árverésre bocsátott kibocsátási egységek összmennyisége (2021. január 1-től 2023. június 30-ig)

Tárgyév	Általános célú kibocsátási egységek	Légi közlekedési kibocsátási egységek
2021	582 952 500	3 785 500
2022	482 389 000	3 698 000
2023 (június 30-ig)	247 762 000	2 326 500

2022-ben összesen 222 árverést tartottak, amelyek közül két árverést töröltek. Február 1-jén a közös aukciós platform árverését műszaki probléma miatt törölték. Az árverésekről szóló

[29] 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.

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

rendelet 9. cikke szerint a kibocsátási egységek érintett mennyiségét az azt követő négy árverés során osztották szét. Március 2-án a Lengyelország számára lebonyolított árverést törölték, mert a teljes ajánlati mennyiség elmaradt az árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyiségétől. Azt az árverést az árverésekről szóló rendelet 7. cikke (5) bekezdésének megfelelően törölték, és a kibocsátási egységek mennyiségét szintén az azt követő négy árverés során osztották szét. 2023 első felében 109 árverést tartottak. Ez alatt az időszak alatt egyetlen árverést sem töröltek.

2023 júliusától az árverésre bocsátott mennyiségek magukban foglalják a piaci stabilizációs tartalékból a REPowerEU rendelet alapján a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz számára kiosztott kibocsátási egységeket is. A REPowerEU rendelet alapján árverésre bocsátott kibocsátási egységek 2026. augusztus 31-ig 20 milliárd EUR-t fognak generálni az eszköz számára[31].

A 3. ábra áttekintést nyújt az uniós szén-dioxid-piacon 2022-ben és 2023 első felében alkalmazott aukciós elszámolóárakról. A 2022. évi legmagasabb, 97,51 eurós árverési árat február 8-án érték el. A legalacsonyabb, 57,91 eurós árat 2022. március 7-én regisztrálták egy olyan időszakban, amikor az Oroszország Ukrajna elleni teljes körű inváziója nyomán fokozódott a piaci volatilitás. Az átlagár 2022-ben elérte a 80,18 EUR-t. Az ártartomány 2023 első felében szűkebb volt, az alsó határa 75,04 EUR (január 17.), a felső határa pedig 96,33 EUR (február 28.) volt.

Az aukciós platform rendszeresen közzéteszi az egyes árverések részletes eredményeit a weboldalán[32]. Az árverések teljesítményére, többek közt a részvételre, a fedezettségre és az árakra vonatkozó további tájékoztatás az ETS-országok árverési jelentéseiben található. [33]

[31] Szabályozási felülvizsgálat, Közzétett felülvizsgált 2023. évi aukciós eseménynaptár, Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2023.7.23.

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

[33] Auction reports (Árverési jelentések), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2023.6.30.



3. ábra: Elszámolóárak az általános célú kibocsátási egységek árverésein (2022. január 1. és 2023. június 30 között)

6. A kibocsátási egységek ingyenes kiosztása

Noha az árverés útján történő értékesítés a kibocsátási egységek kiosztásának az elsődleges módszere az EU ETS-ben, jelentős mennyiségű kibocsátási egységet osztanak ki ingyenesen szabályozott szervezeteknek a kibocsátásáthelyezés[34] kockázatának kezelésére. Az ingyenes kiosztás olyan átmeneti intézkedés, amely elsősorban az ipari ágazatra irányul.

Külön kibocsátásáthelyezési jegyzék azonosítja a kibocsátásáthelyezés kockázatának kitett azon ágazatokat, amelyek a vonatkozó referenciaszintek 100 %-ának megfelelő ingyenes kiosztásra jogosultak. A 2021–2030-as időszakra vonatkozó jegyzéken[35] 63 ágazat és alágazat szerepel, amely az EU ETS hatálya alá tartozó ipari kibocsátás mintegy 94 %-át fedi le.

A meghatározott ágazatoknak történő ingyenes kiosztás teljesítmény-referenciaértékeken alapul. Ezek a referenciaértékek minden egyes ágazatban a létesítmények leghatékonyabb 10 %-ának termékegységenkénti átlagos kibocsátásintenzitását tükrözik. A referenciaértékek fokozatosan csökkennek, hogy jobban ösztönözzék az ágazatot a dekarbonizálásra és az innováció előmozdítására. 2021-ben a Bizottság naprakésszé tette az ETS-referenciaértékeket[36], amelyek az első kiosztási időszakában (2021 és 2025 között) alkalmazandók. A referenciaértékek aktualizálásra kerülnek a második kiosztási időszak (2026–2030) tekintetében. A felülvizsgált ETS irányelv szerint az éves csökkentési arányokat a további ipari átalakulás ösztönzése érdekében akkor növelni fogják: a minimális arányt 0,2 %-ról 0,3 %-ra, a maximális arányt pedig 1,6 %-ról 2,5 %-ra.

2021-től kezdődően az ingyenes kiosztási mennyiséget kiigazítják, amikor változások történnek az ipari termelésben[37]. A kiigazításokra vonatkozó küszöbértéket a termelés 15 %-os növekedésében vagy csökkenésében állapították meg. Az üzemeltetőknek éves jelentéseket kell benyújtaniuk a termelési adatokról az illetékes nemzeti hatóságoknak. Ezen adatok alapján igazítható ki az ingyenes kiosztási mennyiség. Ez a további szigor[38] azt eredményezte, hogy gyakoribbá váltak az ingyenes kiosztási mennyiség éves kiigazításai. A 2021-ben és 2022-ben

[34] Kibocsátásáthelyezés akkor fordulhat elő, ha az ETS keretében szabályozott tevékenységeket kevésbé ambiciózus éghajlat-politikával rendelkező, nem uniós országokba vinnének, és azok a teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátás növekedéséhez vezetnének.

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

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

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

(HL L 282., 2019.11.4.).

[38] 2020-ig a termelés csökkenése esetére a küszöbértéket 50 %-ban határozták meg, míg a növekedést csak akkor vették figyelembe, ha az a kapacitást növelő fizikai változásokhoz kapcsolódott.

benyújtott kérelmek átlagos száma megközelítőleg 3 600 volt, vagyis a 2020-ig jellemző éves átlaghoz képest közel háromszor annyi.

A 2021 és 2025 közötti időszakra vonatkozó ingyenes kiosztási mennyiséget kezdetben 2 791 millió kibocsátási egységben állapították meg 7 430 létesítmény számára. A 85 EUR/tonna CO_2-egyenérték becsült szén-dioxid-kibocsátási ár mellett e kiosztás értéke ebben az időszakban évente mintegy 47 milliárd EUR-t tenne ki. 2023 közepére a Bizottság nyolc határozatot[39] fogadott el az ingyenes kiosztási mennyiségek kiigazításáról, ami 90,4 millió kibocsátási egységnek megfelelő csökkenést eredményezett. Ezzel egyidejűleg azonban a Bizottság három olyan határozatot[40] is elfogadott, amellyel helyesbítette és 3,4 millió kibocsátási egységgel növelte a kezdeti ingyenes kiosztási szintet. Erre a létesítmények által közölt adatokban talált hibák miatt és bírósági határozatok végrehajtása érdekében volt szükség. Összességében a 2021–2025-ös időszakra vonatkozó ingyenes kiosztás az eredeti határozathoz képest eddig 87 millió kibocsátási egységgel csökkent.

Az ingyenes kiosztás mértékének kiigazításait az új belépők részére fenntartott tartalékból (NER) hajtják végre. E kiigazítások a létesítmények nyitása vagy bezárása miatt a kiosztásban bekövetkezett változásokat is tartalmazzák. A NER kezdeti mennyisége 2021 elején 331,3 millió kibocsátási egység volt. Ez magában foglalta a ki nem osztott kibocsátási egységeket és a piaci stabilizációs tartalékból származó 200 millió kibocsátási egységet.

A 3. táblázat összefoglalja az ingyenes kiosztás éves szintjeit az első kiosztási időszakban (kezdeti és kiigazított szintek).

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

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

3. táblázat: Ingyenes kiosztás 2021–2025-ben (millió kibocsátási egység)

Tárgyév	2021	2022	2023	2024	2025	Összesen
Kezdeti ingyenes kiosztás (EU-27, valamint Izland, Liechtenstein és Norvégia)	559,6	558,9	558,2	557,5	556,8	2 791,1
Tényleges ingyenes kiosztás	545,9	543,0	539,2	538,4	537,7	2 704,1
Kiigazított és helyesbített ingyenes kiosztás	−13,7	−15,9	−19,0	−19,1	−19,1	−87,0

Az ETS irányelv felülvizsgálata keretében összehangolják az ingyenes kiosztást a megerősített EU ETS-sel. A felülvizsgálat kiterjeszti a rendszer által szabályozott tevékenységeknek és a referenciaértékeknek a körét[41], hogy megszüntesse az új technológiák, például a megújuló hidrogén vagy a hidrogénalapú acél bevezetése ellen ható tényezőket. Ezzel párhuzamosan bevezetésre kerülnek az ingyenes kiosztáshoz való hozzáférés feltételei energetikai auditok, és bizonyos létesítmények esetében klímasemlegességi tervek formájában. Az ingyenes kiosztásra vonatkozó végrehajtási szabályok felülvizsgálata folyamatban van.

Egyes ETS-ágazatokban (cement, alumínium, műtrágyák, hidrogén, vas és acél) az ingyenes kiosztást 2026-tól fokozatosan felváltja az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM). Az (EU) 2023/956 rendeletet[42] (CBAM-rendelet) az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag egyik olyan reformjaként fogadták el, amelynek célja a kibocsátásáthelyezés kockázatának csökkentése, ahogy az EU fokozza éghajlatvédelmi törekvéseit. A CBAM-ágazatokban a termékek importőrei a beágyazott kibocsátások után az uniós gyártók által az EU ETS keretében fizetett díjjal egyenértékű díjat fognak fizetni. Az új rendszert egy 2023-ban kezdődő átmeneti időszak vezeti be fokozatosan[43]. A CBAM-ágazatok esetében az ingyenes kibocsátási egységek fokozatos kivezetéséből származó bevételt az Innovációs Alap költségvetésének növelésére fogják felhasználni.

7. A kibocsátáskereskedelemből származó bevételek

Az EU ETS jelentős bevételt generál, amelyet az éghajlat-politikai fellépés előmozdítására használnak fel. Ez magában foglalja az energetikai átalakulásra, az ipari dekarbonizációra és a

[41] Az ETS irányelv I. melléklete – az EU ETS hatálya alá tartozó tevékenységek.

[42] Lásd a 11. lábjegyzetet.

[43] Commission adopts detailed reporting rules for the Carbon Border Adjustment Mechanism’s transitional phase (A Bizottság az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus átmeneti szakaszára vonatkozó részletes jelentéstételi szabályokat fogadott el), Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság, 2023. augusztus 17.

technológiai innovációra irányuló beruházások, valamint a zöld átállást támogató szociális intézkedések finanszírozását. Ily módon idővel az ETS-ágazatok szén-dioxid-árnak való kitettsége is csökkenthető. A magasabb szén-dioxid-ár magasabb bevételt eredményez.

A kibocsátási egységeknek az EU ETS keretében történő árveréséből származó bevétel elsősorban a tagállamok költségvetését gazdagítja. Továbbá a kibocsátási egységek egy részét árverésre bocsátják és az az Innovációs Alapot és a Modernizációs Alapot finanszírozza. Az Innovációs Alap a NER 300 program helyébe lépett, amelyet 2020-ig az EU ETS finanszírozott. A bizottsági szolgálati munkadokumentum[44] 2. és 3. táblázata tartalmazza a 2022. évi ETS-bevételek EU ETS-országonkénti bontását, a 4. táblázat pedig az Innovációs Alap és a Modernizációs Alap 2022-ben keletkezett bevételeit mutatja be. A bizottsági szolgálati munkadokumentum[45] továbbá összefoglalót is tartalmaz a NER 300 végrehajtásáról és az annak forrásaiból támogatott projektekről (5. táblázat).

2022-ben az EU ETS összesen 38,8 milliárd EUR összegű árverésből származó bevételt generált, ami 7,7 milliárd EUR-val több, mint 2021-ben. Ebből az összegből 29,7 milliárd EUR-t közvetlenül tagállamoknak osztottak ki[46]. A tagállamok arról számoltak be, hogy átlagosan e bevétel 76 %-át éghajlatváltozással és energiával kapcsolatos projektekre költötték – éppúgy, mint 2021-ben és összhangban a 2013–2020-as időszak 75 %-os átlagával. A tagállami bevétel mintegy 25 %-át konkrét éghajlat- és energiapolitikai intézkedésekre fordítják, 27 %-a célzott környezetvédelmi alapokba kerül, 48 %-a pedig a nemzeti költségvetéseket gyarapítja. A tagállamok emellett továbbra is az energiaválság társadalmi hatásainak kezelésére használták fel bevételüket. Az ETS-ből származó bevételeik 2022. évi felhasználásáról szóló tagállami jelentések részletesebb áttekintése a 2023. évi éghajlat-politikai eredményjelentésben[47] található.

A legutóbbi felülvizsgálat előtt az ETS irányelv előírta, hogy a tagállamok az árverésből befolyt bevételük legalább 50 %-át[48], a légi közlekedés esetében pedig az egészét éghajlat- és energiaügyi célokra fordítsák. A felülvizsgált irányelv arra kötelezi a tagállamokat, hogy az EU ETS-ből származó valamennyi bevételt[49] (vagy annak megfelelő összeget) a zöld átállásra fordítsák, ideértve a szociális intézkedéseket is. A kiterjesztett hatály összefüggésében a tagállamokat arra is ösztönzik, hogy támogassák a tengeri közlekedés dekarbonizációját és a tengeri biológiai sokféleség védelmét. A felülvizsgált kiadási szabályok 2023. június 5-én már hatályba léptek; a jövő évi jelentés fog foglalkozni ezzel.

7.1. Közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek

[44] SWD(2023) 346.

[45] SWD(2023) 346.

[46] A fennmaradó különbözetet az Innovációs és a Modernizációs Alapban összegyűjtött bevétel, valamint az Izlandnak, Liechtensteinek és Norvégiának, plusz Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságnak juttatott bevétel teszi ki.

[47] Elfogadandó; COM(2023) 653 final.

[48] Beleértve a szolidaritási és növekedési célból kiosztott kibocsátási egységeket.

[49] Ugyanez a kötelezettség fog vonatkozni az épületekre, a közúti közlekedésre és a kis kibocsátású iparágakra vonatkozó új ETS 2 rendszerből származó bevételekre is annak elindulása után.

A tagállamok állami támogatást nyújthatnak egyes energiaigényes iparágaknak a közvetett kibocsátásokból eredő szén-dioxid-kibocsátási költségekhez, különösen a magas villamosenergia-árakból eredő költségekhez, amelyek amiatt magasak, hogy az energiavállalatok a kibocsátási egységek megvásárlásának a költségét áthárítják a fogyasztókra. A Bizottság elfogadta az EU ETS-hez kapcsolódó állami támogatásokról szóló iránymutatást annak érdekében, hogy harmonizálja ennek a támogatásnak a tagállamok közötti végrehajtását és minimalizálja az egységes piacon belüli versenytorzulásokat. Ez az iránymutatás először a 2013 és 2020 között felmerült közvetett költségekre vonatkozott[50]. Az iránymutatást 2020-ban felülvizsgálták, hogy hatályát kiterjesszék a 2021 és 2030 közötti időszakra[51].

2022-ben a tagállamok első alkalommal fizettek ki közvetett költségeket a felülvizsgált állami támogatási iránymutatás alapján. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy az új időszakra vonatkozóan bejelentettek programokat a Bizottságnak az állami támogatások értékelésére, amely programok később az egységes piaccal összeegyeztethetőként jóváhagyásra kerültek.

A 2021-es évvel ellentétben Litvánia 2022-ben megszüntette a közvetett költségek további ellentételezését. Szlovénia és Ausztria azonban új programokat vezetett be, de a kifizetéseket csak 2023-ban kezdi meg. Ez azt jelenti, hogy 2022-ben 13 tagállam fizetett az iparnak a létesítmények 2021-ben felmerült közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségeiért. Portugália felvehető erre a listára, de programját csak 2022 végén fogadták el, ami azt jelenti, hogy a kifizetésekre később került sor, és még nem állnak rendelkezésre adatok[52].

A közvetett költségek ellentételezésére irányuló programmal rendelkező tagállamok kötelesek minden év vége után három hónapon belül a kedvezményezett ágazat vagy alágazat szerinti bontásban közzétenni a nyújtott ellentételezés teljes összegét. A 4. táblázat összefoglalja a 2022-ben kifizetett ellentételezésről a tagállamok által közzétett adatokat. Ezeket az ellentételezési összegeket az árverésből származó 2021. évi bevétellel is összehasonlítja[53].

[50] Iránymutatás az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei 2012 utáni kereskedelmi rendszerének kontextusában hozott egyes állami támogatási intézkedésekhez (HL C 158., 2012.6.5.).

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

[52] Lásd az SA.100103. számú állami támogatásról szóló ügyet. A portugál program költségvetése 25 millió EUR.

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

4. táblázat: A 2021-ben felmerült közvetett költségekre 2022-ben kifizetett összegek

Tagállam	**A 2021-ben felmerült közvetett költségekre kifizetett összeg (millió EUR)**	**Kedvezményezettek száma (létesítmények)**	**Árverésből származó bevétel 2021-ben[54] (millió EUR)**	**A közvetett költségek kompenzálására fordított árverési bevételek részaránya**
Belgium (FL)	75,2	37	527,3	17,0 %
Belgium (WL)	14,2	15		
Csehország	30,3	27	601,9	5,0 %
Németország	806	676	5 270,9	15,3 %
Görögország[55]	111,6	52	1 003,9	11,1 %
Spanyolország	244	211	2 452,4	10,0 %
Finnország	63,3	50	404,6	15,6 %
Franciaország	300,2	275	1 445,9	20,7 %
Olaszország	146,8	229	2 495,8	5,9 %
Luxemburg	12	4	7,3	176,7 %
Hollandia	59,8	59	894	6,7 %
Lengyelország	167,6	92	4 966,4	3,4 %
Románia	126	29	480,1	26,2 %
Szlovákia	1	7	275,8	0,0 %

Az e tizenhárom tagállam által 2022-ben teljesített összes közvetettköltség-kifizetés megközelítőleg 2,16 milliárd EUR-t tett ki. Ez kevesebb, mint a 2021-ben folyósított 2,38 milliárd EUR. A felülvizsgált ETS iránymutatás csökkentette az ellentételezésre jogosult ágazatok számát. A támogatásban részesült létesítmények száma szintén csökkent: a 2021. évi

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

[55] Görögország adatai ideiglenesek. Tekintettel arra, hogy kompenzációs programját csak 2023 májusában hagyták jóvá, a folyósítási folyamat a jelentéstétel időpontjában még nem zárult le.

több mint 2000-ről a 2022-ben jellemző 1 750-re. A felülvizsgált ETS-iránymutatás továbbá aktualizálta azokat a kibocsátási tényezőket is, amelyeket a tagállamok a maximális támogatási összeg kiszámításához használnak, ami alacsonyabb, a viszonyítási alapul vett fogyasztás megawattórájára eső kifizetéseket eredményezett. Másrészt a finomítási ágazat bevonása, valamint annak a lehetőségnek a bevezetése, hogy a maximális saját hozzájárulást a rendkívül villamosenergia-igényes iparágak esetében a közvetett költségekre (azaz a kedvezményezett bruttó hozzáadott értékének 1,5 %-ára) korlátozzák, a teljes támogatási összeg növekedésével jár, amely ellentétes hatás.

A tagállamok által végrehajtott új programok keretében a kedvezményezetteknek újra be kell fektetniük a támogatás egy részét olyan projektekbe, amelyek csökkentik közvetlen vagy közvetett szénlábnyomukat, és ezáltal a kibocsátásáthelyezés kockázatának való kitettségüket.

A 2021-ben felmerült közvetett költségek értékeléséhez használt szén-dioxid-ár (amelyet az adott évre 2020-ban regisztrált határidős átlagárként számítottak ki) 25,09 EUR volt, ami majdnem egyenlő a 2020-ban felmerült közvetett költségekre használt 25,20 EUR-val. Az ellentételezési programok jellemzően a teljes kérelmezési időszakra számított költségvetéssel rendelkeznek (amely a legtöbb tagállam esetében a 2021–2030-as időszakot fedi le).

A közvetett költségek kifizetései szintén csökkentek relatív értelemben. A 2022-ben felmerült közvetett költségek kifizetésének teljes összege a tizenhárom tagállam árverésből befolyt 2021. évi bevételének 10,4 %-át tette ki. 2021-ben az árverésből származó bevételük átlagosan, 19,2 %-át fordították közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségekre. Itt a fő tényező nem a csökkent ellentételezés, hanem az, hogy 2021-ben 2020-hoz képest megnövekedtek az árverésből származó bevételek.

Azok a tagállamok, amelyek bármely évben az árverésből származó bevételük több mint 25 %-át fordítják a közvetett költségekre, jelentést is kötelesek közzétenni, amelyben kifejtik e küszöbérték túllépésének okát. 2022-ben a legtöbb tagállam jóval e küszöbérték alatt maradt. E tekintetben szintén az árverésből származó bevételek növekedése a fő hajtóerő. Mindazonáltal két tagállam fordította az árverésből származó bevétele több mint 25 %-át a közvetett költségek kifizetésére: Luxemburg és Románia.

Luxemburg kiadásai messze meghaladták az árverésből származó összes bevételt. Ez nagyrészt az ország árverésre bocsátott mennyiségének csökkenésére vezethető vissza, amelyet elsősorban az okozott, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer kibocsátási egységeit a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó ágazatok kibocsátásainak ellentételezésére használta fel (a továbbiakban: az egységes kötelezettségvállalási rendelet szerinti rugalmasság). A nettó hatás az, hogy Luxemburg 2021-ben 2020-hoz képest kevesebb mint felét kapta a bevételeknek. Abszolút értékben Luxemburg 2022. évi kompenzációja 2021-hez képest ténylegesen csökkent. Románia ezzel szemben csak kis mértékben lépte túl a küszöbértéket, és ez részben a gazdasági fellendülés eredménye, amely az ipari termelés és a villamosenergia-fogyasztás növekedéséhez vezetett.

7.2. Innovációs Alap

A teljes egészében az EU ETS által finanszírozott Innovációs Alap a világ egyik legnagyobb finanszírozási programja az alacsony és nulla szén-dioxid-kibocsátású innovatív megoldások

és technológiák alkalmazására az energia, az ipar és a nulla nettó kibocsátású mobilitás területén. Az alap olyan projektekhez nyújt vissza nem térítendő támogatást, amelyek célja az innovatív, karbonszegény technológiák kereskedelmi bevezetése, valamint Európa dekarbonizációját és a klímasemlegességre való átállás támogatását célzó ipari megoldások piaci bevezetése.

A Bizottság külön, részletesebben beszámol az Innovációs Alap végrehajtásáról. Az Innovációs Alap végrehajtásáról szóló második eredményjelentés 2023 negyedik negyedévében várható[56].

Ami az eddigi konkrét eredményeket illeti, a pályázati felhívások 2022-ben lezárult második fordulóját követően 16 nagyszabású és 16 kis léptékű projekt írt alá támogatási megállapodást. Több mint 1,8 milliárd EUR-ból finanszírozzák az innovációt többek között a cementiparban, a hidrogénágazatban, a vegyiparban és a feldolgozóiparban, és mozdítják elő a dekarbonizációs fellépést nyolc ETS-országban[57]. Mintegy 60 millió EUR-ból finanszírozzák a kis léptékű innovációt számos, kibocsátáscsökkentési nehézségekkel szembenéző ágazatban, ideértve az üveg-, a cement-, az energiatárolási ágazatot és a megújuló energia ágazatát[58].

A Csehországban, Szlovéniában, Litvániában és Cipruson támogatást odaítélt projekteknek köszönhetően javult az Innovációs Alap ágazati és földrajzi egyensúlya. 2023 júniusáig az Innovációs Alap teljes portfóliója 69 végrehajtás alatt álló projektet számlált, 3,1 milliárd EUR összegű ETS-hozzájárulással[59]. A becslések szerint ezek a projektek befejezésük után a működésük első tíz évében mintegy 215 millió tonna CO_2-egyenértéknek megfelelő kibocsátást takarítanak meg.

E projektek esetében az EU ETS szén-dioxid-kibocsátási árából származó ösztönző jóval nagyobb, mint az Innovációs Alapból folyósított finanszírozás összege. Például az Innovációs Alap által támogatott projektekből a vállalkozások üzleti esetei tekintetében jelentkező, a szén-dioxid-árból származó előny eddig 17,3 milliárd EUR (az alacsonyabb kibocsátásnak köszönhetően elkerült szén-dioxid-kibocsátási költségek). Ez az ösztönző egyértelműen meghaladja az Innovációs Alapból az e projektekhez nyújtott 3,1 milliárd EUR-s támogatást. 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[60].

Ezzel egyidejűleg a pályázati felhívások második köréből tizennyolc meghiúsult (nagy és kis léptékű) projektet választottak ki projektfejlesztési támogatásra az Innovációs Alap keretében.

---

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

[57] A projektek hat tagállamban (Bulgáriában, Franciaországban, Hollandiában, Lengyelországban, Németországban és Svédországban), valamint Izlandon és Norvégiában járulnak majd hozzá a dekarbonizációs erőfeszítésekhez.

[58] 16 grants from the EU's Innovation Fund awarded to projects across Europe (Tizenhat, az EU Innovációs Alapjából finanszírozott vissza nem térítendő támogatást ítéltek oda Európa-szerte megvalósuló projekteknek), Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2023. június 6.

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

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

E támogatás teljes össze 6,87 millió EUR, és a támogatást az Európai Beruházási Bank (EBB) nyújtja. A program kezdete óta 43 projekt részesült projektfejlesztési támogatásban, aminek köszönhetően a jövőbeni jó minőségű pályázatok minőségi sorozata jött létre.

A nagy léptékű projektekre kiírt harmadik felhívás kifejezetten az EU REPowerEU tervéhez kapcsolódó területekre összpontosított. 2023 júliusában 41 projektet[61] választottak ki előzetesen avégett, hogy előkészítsék az Innovációs Alapból finanszírozott példa nélküli 3,6 milliárd EUR összegű hozzájárulásra szóló támogatási megállapodásokat. A megállapodások aláírására várhatóan 2023 végén kerül sor. A 100 millió EUR költségvetésű harmadik kis léptékű pályázati felhívás 2023. szeptember 19-én zárult le, és keretében 72 pályázat érkezett be.

Az ETS irányelv felülvizsgálata jelentős változásokat eredményez az Innovációs Alapban. Az alapot 450 millió kibocsátási egységről megközelítőleg 530 millió kibocsátási egységre növelték, amelynek az értékesítése várhatóan mintegy 40 milliárd EUR összegű bevételt fog egyesíteni, amely 2030-ig fog rendelkezésre állni[62]. Több ágazat, többek között a tengerhasznosítási ágazat, az építőipari ágazat és a közúti közlekedés is bekerült az alap hatálya alá. Emellett új elemek kerültek bevezetésre az alap hatókörébe annak érdekében, hogy az jobban igazodjon a piaci igényekhez, ideértve a közepes léptékű projektek egy kategóriáját és az olyan finanszírozási mechanizmusokat, mint például a versenyalapú ajánlattételi eljárások (árverések). Bár az alap továbbra is az áttörést hozó innovációkra összpontosít, kiterjesztésre került az innovatív technológiák léptékváltására, és az árveréseknek ezt kellene elősegíteniük. A felülvizsgálatot tekintetbe véve, az Innovációs Alaphoz kapcsolódó (EU) 2019/856[63] rendelet módosításon esett át. A módosítás várhatóan 2023. november elején lép hatályba.

A 4 milliárd EUR ideiglenes költségvetésű, kis, közepes és nagy léptékű projektekre kiterjedő negyedik pályázati felhívás, valamint a 800 millió EUR költségvetésű, megújuló hidrogénre irányuló első árverés 2023 vége előtt indul a felülvizsgált szabályok szerint. A kísérleti árverésen és az azt követő árverésen a tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy a további projektek támogatása érdekében nemzeti költségvetést különítsenek el számukra – ez az Európai Hidrogénbankról szóló közleményben vázolt „Árverések mint szolgáltatások” koncepció[64].

7.3. Modernizációs Alap

[61] Az EU 3,6 milliárd EUR összegű kibocsátáskereskedelmi bevételt fektet be, Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, 2023. július 13.

[62] 75 EUR/tonna CO_2 becsült szén-dioxid-áron.

[63] A Bizottság (EU) 2019/856 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. február 26.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az innovációs alap működése tekintetében való kiegészítéséről (HL L 140., 2019.5.28.).

[64] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az Európai Hidrogénbank, 2023.3.16. (COM(2023) 156 final).

A Modernizációs Alap az EU ETS-ből finanszírozott szolidaritási program. 10 alacsonyabb jövedelemmel rendelkező tagállamot[65], 2024-től pedig 13 alacsonyabb jövedelemmel rendelkező tagállamot támogat a 2030-ra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai célok elérésében azáltal, hogy segíti az energiarendszerek korszerűsítésére és az energiahatékonyság javítására irányuló projektek megvalósítását. Költségvetése az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere szerinti összkvóta egy részének árverés útján történő értékesítéséből származik; az összeget rögzített kulcs alapján osztják el a kedvezményezett tagállamok között[66].

A tagállamok olyan beruházási javaslatokat nyújtanak be, amelyeket az Európai Beruházási Bank általi értékelésre választanak ki. Ugyanakkor az alapból származó forrásaik nagy részét olyan kiemelt beruházásokra kell fordítaniuk, amelyek elősegítik energetikai átalakulásukat. A Bizottság akkor hoz folyósítási határozatot, ha az EBB prioritásként jóváhagyja a beruházást vagy az alap beruházási bizottsága nem prioritásként finanszírozásra javasolja a projektet. A folyósítási határozatokat minden évben két ciklusban bocsátják ki, valamennyi kedvezményezett tagállam beruházásait lefedve.

A Modernizációs Alapból 2021 januárja óta folyósított összes kifizetés mintegy 7,5 milliárd EUR-t tesz ki, ami az összes jogosult tagállam javát szolgálja. Az 5. táblázat tagállamonkénti bontásban mutatja be a folyósított összegeket. 2023 júniusában a Bizottság elfogadta a Modernizációs Alap keretében történő folyósításról szóló ötödik folyósítási határozatot[67]. Ennek alapján az EBB összesen 2,4 milliárd EUR összegű kifizetést teljesített hét kedvezményezett tagállamnak[68] 31 beruházási javaslat finanszírozására. A nem kiemelt projektek esetében 2023. augusztus 15-én, a kiemelt projektek esetében pedig 2023. szeptember 12-én zárult le a Modernizációs Alap keretébe tartozó pályázatok újabb körének benyújtása.

[65] Az első kedvezményezett tagállamok a következők voltak: Bulgária, Csehország, Észtország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Románia és Szlovákia. Görögországot, Portugáliát és Szlovéniát az ETS irányelv 2023. évi felülvizsgálata során vették fel a kedvezményezettek közé.

[66] Az ETS irányelv IIb. melléklete – A Modernizációs Alap allokációs kulcsa.

[67] A Bizottság határozata (2023. május 30.) a bevételeknek a Modernizációs Alapból történő, a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti folyósításáról – 2023 első kétéves folyósítási ciklusa (C(2023) 3643 final).

[68] A Modernizációs Alap keretében történő folyósításról szóló ötödik folyósítási határozat engedélyezte a kifizetéseket Románia (1,1 milliárd EUR), Csehország (1 milliárd EUR), Bulgária (197 millió EUR), Lengyelország (47 millió EUR), Horvátország (88 millió EUR), Lettország (5 millió EUR) és Litvánia (1 millió EUR) számára.

5. táblázat: A Modernizációs Alapból (2021. január 1-jétől 2023. június 30-ig) folyósított összes kifizetés

Kedvezményezett tagállam	A 2021 óta folyósított összegek (millió EUR)
Bulgária	196,6
Csehország	2 677,2
Észtország	87,0
Horvátország	210,0
Magyarország	108,6
Litvánia	114,0
Lettország	5,0
Lengyelország	1 036,2
Románia	2 558,2
Szlovákia	519,5
ÖSSZESEN	**7 512,2**

Az ETS irányelv felülvizsgálata jelentős változásokat eredményez a Modernizációs Alap méretében és irányításában. Az alap méretét 110 millió kibocsátási egységgel növelték az eredeti 640 millió kibocsátási egységhez képest. Ezt a kiegészítést 13 kedvezményezett tagállam – a 10 eredeti kedvezményezett, valamint Görögország, Portugália és Szlovénia – között osztják meg. Az alap keretében még több ETS-forrást különítenek el a kiemelt forrásokra, míg a prioritások listája bővült. A felülvizsgálatot tekintetbe véve, a Modernizációs Alaphoz kapcsolódó (EU) 2020/1001[69] rendelet módosul. A módosítás elfogadása 2023 negyedik negyedévében várható. A módosított rendelet 2024. január 1-jén lépne hatályba avégett, hogy az új szabályok már 2024 első folyósítási ciklusa során alkalmazandóak legyenek.

8. Kibocsátáscsökkentés az EU ETS-ben

2022-ben az EU ETS teljes kibocsátása 1 362,1 millió tonna CO_2-egyenértéket tett ki (a 2021. évi 1 364,9 millió tonna CO_2-egyenértékhez képest csökkent). A létesítmények kibocsátása 1 313 millió tonna CO_2-egyenértéket tett ki, ami 1,8 %-kal kevesebb, mint 2021-ben. A kibocsátáscsökkentés fő motorját az ipari létesítmények jelentették (−6,5 % 2022-ben). A villamosenergia- és hőtermelésből származó kibocsátások már a második éve növekedtek

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

(+2,4 % 2022-ben). Ez elsősorban az európai energiaválságnak és a fosszilis tüzelőanyagok villamosenergia-termelésben való, abból következő nagyobb mértékű használatának tudható be.

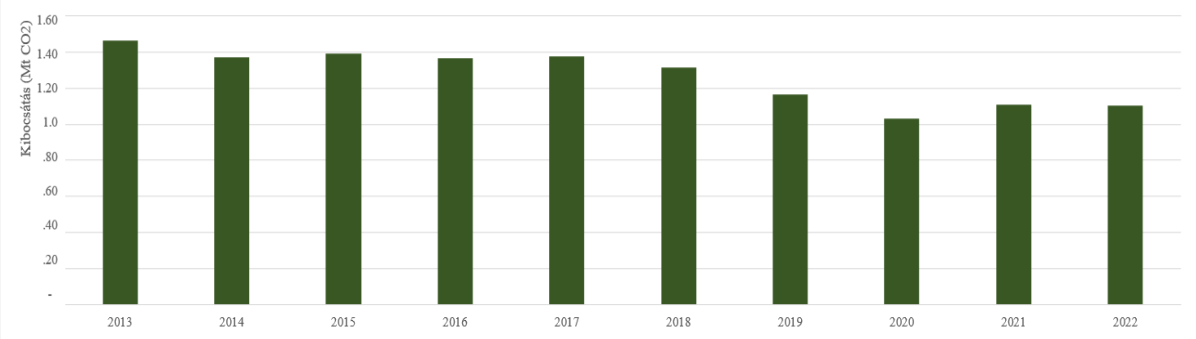
2021-hez képest 2022-re 6,5 %-kal csökkent az ipari létesítményekből származó kibocsátás. Jelentős csökkenés volt megfigyelhető a cementklinker, a nyersvas vagy -acél, az ömlesztett vegyi anyagok, a mész, valamint a dolomit/magnezit és az ammónia kalcinálása terén. Az ásványolaj-finomítási ágazatban a kibocsátások növekedése figyelhető meg. A 66. táblázat a létesítményekből származó, az ETS hatálya alá tartozó kibocsátás alakulását dokumentálja az elmúlt években.

6. táblázat: A létesítményekből származó, az EU ETS hatálya alá tartozó hitelesített kibocsátások [millió tonna].

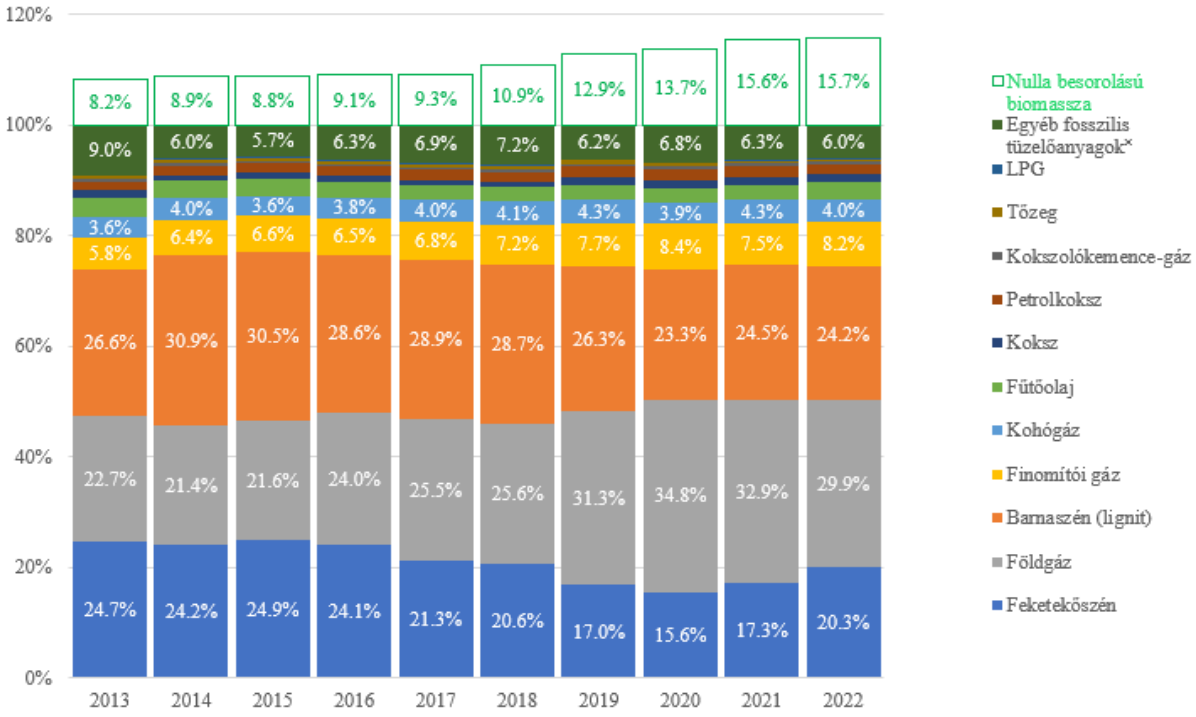
Tárgyév	2019	2020	2021	2022
Helyhez kötött létesítményekből származó hitelesített kibocsátás	1 530	1 356 (1,253 az Egyesült Királyság kivételével)	1 337	1 313
Változás az előző évhez mérten	−9,1 %	−11,4 %	−1,4 % (6,6 % az Egyesült Királyság kivételével)	−1,8 %
Villamosenergia- és hőtermelésből származó hitelesített kibocsátás	822	696 (653 az Egyesült Királyság kivételével)	708	725
Változás az előző évhez mérten	−14,7 %	−15,3 %	1,6 % (8,4 % az Egyesült Királyság kivételével)	2,4 %
Ipari termelésből származó hitelesített kibocsátás	708	660 (601 az Egyesült Királyság kivételével)	629	588
Változás az előző évhez mérten	– 1,6 %	−6,9 %	−4,7 % (4,6 % az Egyesült Királyság kivételével)	−6,5 %

A 4. ábra és az 5. ábra az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó kibocsátásainak tendenciáját mutatja be – összesítve, illetve tüzelőanyag-típusonként. A kibocsátások összességében csökkenő tendenciát mutatnak. A feketeszén földgázzal való helyettesítésének hosszú távú tendenciája azonban 2022-ben megfordult, ami a földgáz árának jelentős emelkedésével függött össze. A biomassza-kibocsátás nem tartozik az EU ETS hatálya alá; így az nem szerepel a jelentés többi szakaszában szereplő kibocsátási értékek között. Az ábra továbbá azt a tendenciát mutatja, hogy a kibocsátáskereskedelmi

rendszer hatálya alá tartozó létesítmények egyre nagyobb mértékben használják fel a biomasszát: 2022-ben a kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó létesítmények kibocsátásán felül 16,7 %-kal. 2022-ig a biomassza égetéséből származó kibocsátások általában nulla besorolásúak voltak.



4. ábra: A fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó összes kibocsátás alakulása az EU ETS-ben



5. ábra: Az egyes tüzelőanyag-típusok kibocsátási arányának alakulása (a kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó létesítmények összes tüzelőanyag-kibocsátása %-ában, a címkék nincsenek feltüntetve, ha a tüzelőanyag soha nem éri el az összes tüzelőanyag 3 %-át meghaladó részarányt)

[*] amelyek nem tartoznak a többi meghatározott tüzelőanyag alá

2023. január 1-jétől[70] a megújulóenergia-irányelv[71] szerinti új fenntarthatósági és kibocsátásmegtakarítási kritériumok alkalmazandók a nulla besorolású biomasszából származó

[70] A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet 38. cikkének (6) bekezdése. A fentiek szerint a 2020-ban az (EU) 2020/2085 rendelettel, 2022-ben pedig az (EU) 2022/388 rendelettel módosított (EU) 2018/2066 rendelet. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

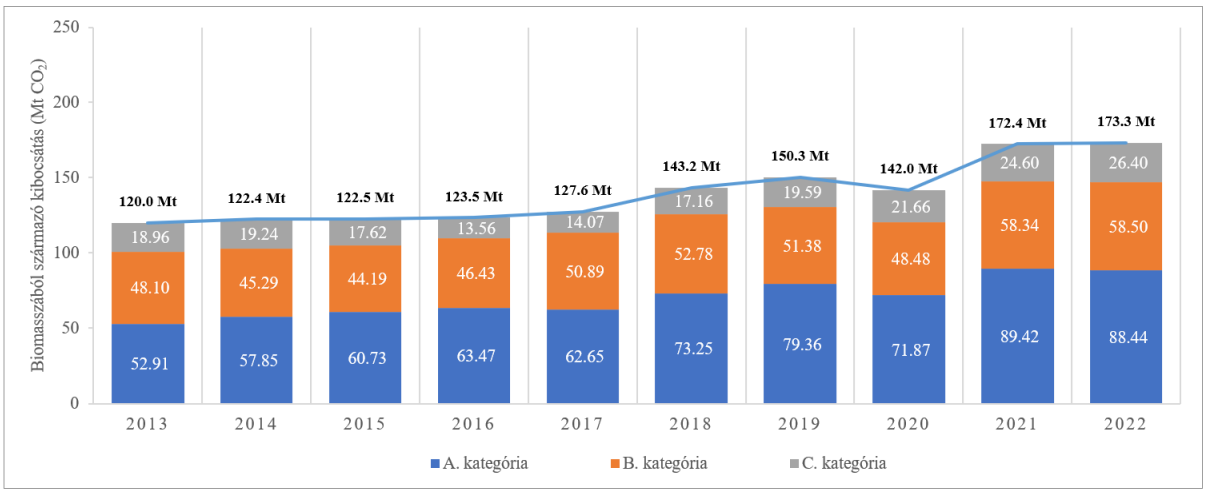
[71] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (átdolgozás) (HL L 328., 2018.12.21.). Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

kibocsátásra az EU ETS-ben. Szigorúbb kritériumok vannak köztük a bioüzemanyagokra és a folyékony bioenergiahordozókra, valamint új kritériumok a szilárd és gáznemű biomasszára vonatkozóan.

A vonatkozó fenntarthatósági kritériumoknak és az üvegházhatásúgáz-megtakarítási kritériumoknak megfelelő vagy e kritériumok hatálya alá nem tartozó, biomasszából előállított tüzelőanyagok tekinthetők nulla besorolásúnak. Ez azt jelenti, hogy CO_2-kibocsátásuk nem minősül fosszilis CO_2-kibocsátásnak. Az üzemeltetőknek e nulla besorolású kibocsátás után nem kell az ETS szerinti kibocsátási egységeket leadniuk. Ezért az 5. ábrán a nulla besorolású biomasszából származó kibocsátás a fosszilis tüzelőanyagokból származó kibocsátáson felül látható.

A 6. ábra a nulla besorolású biomasszából származó kibocsátás A., B. és C. kategóriájú létesítmények közötti megoszlását mutatja az EU ETS-en belül. A megoszlás nem foglalja magában az elnyelési szakaszt és a kibocsátások nettó értékét. A biomasszából származó nulla besorolású kibocsátás 2022-ben 173 Mt CO_2-egyenérték volt, ami hasonló az előző évihez.

A nem nulla besorolású biomasszából származó kibocsátás változatlanul minimális, mintegy 1,3 millió tonna CO_2-egyenérték, épp elmarad a helyhez kötött létesítményekből származó, az ETS hatálya alá tartozó összkibocsátás 0,1 %-ától. Ez a részarány szinte ugyanaz, mint 2021-ben, azonban a nulla besorolású biomasszára vonatkozó követelmények szigorodása miatt növekedésére lehet számítani, különösen 2023 után. 2023. január 1-jéig a nemzeti hatóságok engedélyezhetik a létesítményeknek, hogy a II. megújulóenergia-irányelv szerinti fenntarthatósági és kibocsátásmegtakarítási kritériumok teljesítésének igazolása nélkül minősítsék nulla besorolásúvá a biomasszából származó kibocsátásukat.



6. ábra: A kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó létesítmények nulla besorolású biomasszából származó éves kibocsátása 2013 és 2020 között (millió tonna CO_2-egyenérték)

9. A kínálat és a kereslet egyensúlyának megteremtése az uniós szén-dioxid-piacon

A piaci stabilizációs tartalékot (a továbbiakban: MSR) a 3. szakasz kezdetén az EU ETS-ben a kibocsátási egységek kínálata és kereslete között kialakult strukturális egyensúlyhiány szabályalapú, hosszú távú megoldásaként hozták létre. 2013-ban az uniós szén-dioxid-piacon 2,1 milliárd kibocsátási egységnek megfelelő többlet jelentkezett (miután 1,6 milliárd nemzetközi jóváírásnak a felhasználásáról történt rendelkezés az EU ETS-nek való megfelelés céljára).

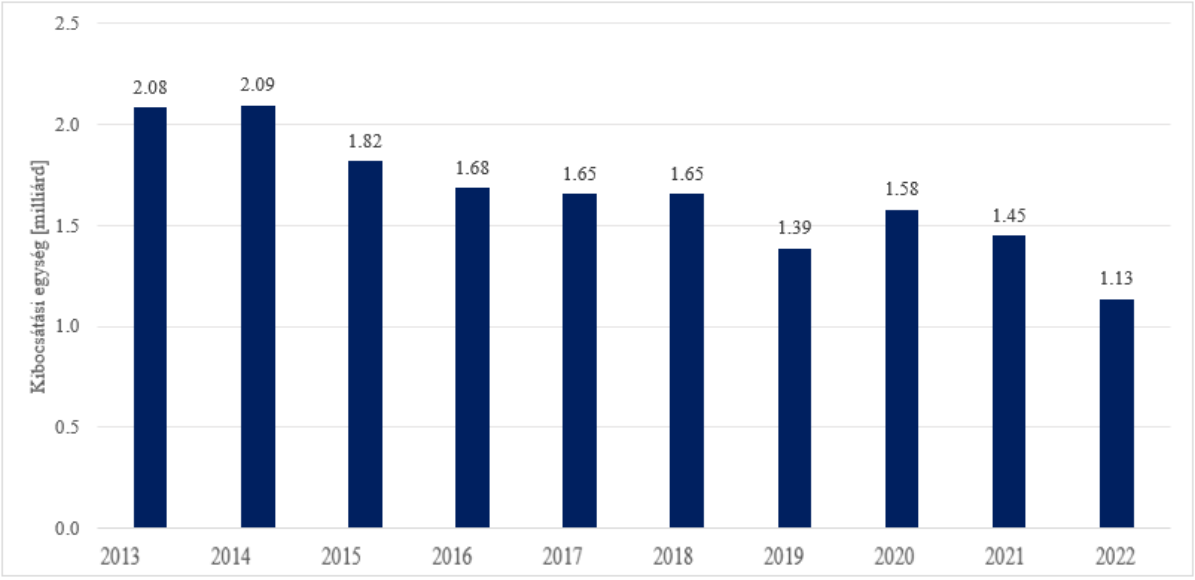
Az MSR a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának (a továbbiakban: TNAC) előre meghatározott küszöbértékei alapján igazítja ki az EU ETS-ben a kibocsátási egységek kínálatát. A TNAC szintje alapján a kibocsátási egységeket vagy kivonják[72] az árverésekről és a tartalékba helyezik, vagy felszabadítják a tartalékból és árverésre bocsátják. Ily módon a piaci stabilizációs tartalék elősegíti az egyensúlyt és a jövőbeli keresleti-kínálati sokkhatásokkal szembeni ellenálló képességet, lehetővé téve az uniós szén-dioxid-piac zökkenőmentes működését. A tartalék 2019-ben kezdte meg működését, és azóta már vont vissza kibocsátási egységeket a forgalomból.

A Bizottság évente közzéteszi a TNAC szintjét. Az előző évre számítják ki, míg a kínálat kiigazítása egy 12 hónapig tartó időszak alatt és egy külön kulcs szerint közzétett adatok alapján történik. A Bizottság 2023. május 15-én közzétette a 2022-ben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számáról szóló közleményt[73]. Összesen 1,13 milliárd kibocsátási egységet tett ki, ami 2021-hez képest csökkenést jelent, de még mindig meghaladja a tartalék aktiválását kiváltó határértéket. Ennek eredményeként 2023 szeptembere és 2024 augusztusa között 272 millió kibocsátási egységet (a TNAC 24 %-át) vonnak ki az árverésekről. A 7. ábra a kibocsátási egységek EU ETS-en belüli többletének alakulását szemlélteti 2013-tól. Az ETS-országok által a piaci stabilizációs tartalékhoz 2019 óta nyújtott hozzájárulásokat a bizottsági szolgálati munkadokumentum[74] 6. táblázata mutatja be.

[72] Az MSR a TNAC 24 %-át vonja vissza, amennyiben az meghaladja a 833 millió kibocsátási egységet.

[73] A Bizottság közleménye A 2022-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 (HL C 172., 2023.5.15.).

[74] SWD(2023) 346.



7. ábra: A kibocsátási egységek többletének alakulása az EU ETS-ben (2013–2022)

2023-tól kezdődően a piaci stabilizációs tartalék érvényteleníti az állományában lévő kibocsátási egységeket egy bizonyos küszöbérték felett[75]. A Bizottság a 2022-ben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számáról szóló közleményben számolt be erről. Az alkalmazandó küszöbérték a 2022. évi értékesítési mennyiség volt (486 millió kibocsátási egység). 2022. december 31-én az MSR több mint 3 milliárd kibocsátási egységet tartalmazott. Ennek következtében 2023. január 1-jén 2,5 milliárd kibocsátási egység vált érvénytelenné. A fennmaradó kibocsátási egységek a 2019 óta a tartalékban az abba történt bevitelek útján elhelyezett kibocsátási egységeknek felelnek meg. Ebből a fennmaradó mennyiségből a REPowerEU rendelet értelmében 27 millió kibocsátási egységet vontak ki, hogy az Innovációs Alap ellátása céljából árverésre bocsássák. A 2023-ban forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának kiszámítása tükrözni fogja ezt.

Az ETS irányelv és az MSR határozat felülvizsgálata során jelentős változtatások történtek a tartalék megerősítése érdekében az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részeként. Ezek a változtatások 2024-ben lépnek hatályba. Az MSR 24 %-os beviteli aránya lényegében fennmarad, az érvénytelenítési küszöb pedig 400 millió kibocsátási egységben kerül rögzítésre. A beviteli arányon alapuló mechanizmus is kiigazításra került a küszöbérték-hatás enyhítése érdekében. Amennyiben a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma 833 és 1 096 millió között van, a beviteli arányon alapuló mechanizmus nem kerül aktiválásra; hanem helyette a kibocsátási egységek kisebb arányát vonják le az árverési mennyiségből, és azt helyezik a tartalékba. 2024-től továbbá a légi közlekedési ágazatból eredő nettó keresletet figyelembe veszik a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának kiszámítása során. A 2023-ban forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számáról szóló közlemény figyelembe fogja venni ezeket a változásokat. A közleményt 2024. június 1-jén teszik közzé.

10. Légi közlekedés

[75] Az MSR határozat 1. cikkének (5a) bekezdése értelmében.

Az EU ETS 2012 óta szabályozza a légi közlekedési ágazatból származó kibocsátásokat. Jogilag a rendszer hatálya az összes induló járatra és az Európai Gazdasági Térségbe (EGT) érkező összes járatra kiterjed. 2013-ban viszont az EU az ETS szerinti kötelezettségeket ideiglenesen az EGT területén belüli járatokra korlátozta, hogy támogassa a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO) a légi közlekedésből származó kibocsátás csökkentését célzó, piaci alapú globális intézkedés kidolgozásában[76]. Az ETS irányelv hatálya azóta három alkalommal került kiterjesztésre, amint azt az alábbiakban kifejtjük.

Először is 2020. január 1-jétől a Svájcba induló járatokból származó kibocsátás az EU ETS hatálya alá tartozik[77]. A svájci ETS hatálya kiterjed az EGT területén lévő repülőterekre induló légi járatokra. Ez mindkét repülési irányban egyenlő versenyfeltételeket biztosít. Másodsorban 2021. január 1-jétől az EU ETS hatálya alá tartoznak az Egyesült Királyságba induló légi járatok. Az egyesült királysági ETS hatálya 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.

Az EU ETS hatályának a harmadik alkalommal történő kiterjesztésére 2024. január 1-jén kerül sor, amikortól az az EU kilenc legkülső régiójába tartó és onnan induló járatok többségének[78], valamint a legkülső régiókból Svájcba és az Egyesült Királyságba tartó járatok kibocsátására is ki fog terjedni. Ez összességében a kibocsátáskereskedelmi rendszer szén-dioxid-árazási lefedettségének mintegy 7 %-os kiterjesztéséhez vezet. Svájc szintén úgy tervezi, hogy ugyanattól a naptól kezdődően kibocsátáskereskedelmi rendszerének hatálya alá vonja a legkülső régiókba induló járatok kibocsátásait.

2022-ben mintegy 27 millió légi közlekedési kibocsátási egységet adtak ki az EU ETS naprakésszé tett hatályával összhangban. Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek száma 23,1 millió kibocsátási egység volt. Az EGT nemzeti tisztviselői által kezelt légijármű-üzemeltetők alig kevesebb mint 0,4 millió svájci légi közlekedési kibocsátási egységet kaptak ingyenesen a svájci ETS keretében. Megközelítőleg 3,7 millió légi közlekedési kibocsátási egységet bocsátottak árverésre 2022-ben.

A légijármű-üzemeltetők kibocsátása 2022-ben jelentősen nőtt 2021-hez képest. A kibocsátás 2022-ben 49,1 millió tonnát tett ki (beleérte a svájci ETS hatálya alá tartozó mintegy 0,5 millió tonnát is), ami azt jelenti, hogy a 2021. évi 27,9 millió tonnáról növekedett. Ez még mindig közel 30 %-kal elmaradt a 2019-ben kibocsátott 68,2 millió tonnától. Az EU ETS 2021 óta azonban nem terjed ki az Egyesült Királyságból érkező járatokra. Ezek nélkül az EU ETS légi

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

[77] A hitelesített kibocsátás kiigazított értéke az Egyesült Királyságból érkező bejövő járatok nélkül: 21,5 millió tonna 2020-ban és 55,8 millió tonna 2019-ben.

[78] 2030-ig az EU ETS-től való ideiglenes eltérés biztosított valamely tagállam legkülső régiójának repülőtere és ugyanazon tagállam repülőtere között közlekedő járatok kibocsátásai tekintetében.

közlekedésből származó kibocsátásai közelebb vannak a 2019-es szinthez, ami megerősíti a Covid19 előtti kibocsátási szintekhez való visszatérést[79].

A 7. táblázat a légijármű-üzemeltetőktől származó, hitelesített kibocsátás mennyiségét, valamint a légi közlekedési ágazatban ingyenesen kiosztott és árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyiségét mutatja be 2019 óta.

7. táblázat: Légi közlekedés az EU ETS-ben – hitelesített kibocsátások, ingyenesen kiosztott és árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyisége

Tárgyév	2019	2020	2021	2022
Hitelesített kibocsátás (millió tonna CO_2-egyenérték)	68,2	25,2	27,9	49,1
Változás az előző évhez mérten[80,81]	1 %	−63 %	30 %	75 %
Ingyenes kiosztás (EU-27 Izlanddal, Liechtensteinnel és Norvégiával, valamint az Egyesült Királysággal és Svájccal együtt) [82,71,72]	31,3[83]	32,5	24,0	23,1
Ingyenes kiosztás az új belépők és gyorsan növekvő üzemeltetők számára létrehozott különleges tartalékból	1,0	0,8	0,3	0,25
Az árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyisége	5,5	9,2	3,8	3,7

Az ICAO Közgyűlése 2016 októberében állásfoglalást fogadott el a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszeréről (CORSIA). Ez az

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

[80] Figyelembe véve az EU ETS-ben a légi közlekedés aktualizált hatályát (az Egyesült Királyságból érkező járatok nélkül).

[81] Svájc csak a 2020., 2021. és 2022. évi adatokban szerepel.

[82] 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.

[83] 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.

állásfoglalás a 2019. és a 2022. évi felülvizsgálat során ismételten megerősítésre került. Fő célja a nemzetközi légi közlekedésből származó, bizonyos alapértéket meghaladó CO_2-kibocsátás ellentételezése. A rendszer 2021-ben indult el, és valamennyi tagállam önkéntes alapon vehet benne részt 2026-ig. 2027-től kezdődően a légi közlekedésben érintett nagyobb országok számára nem kellene továbbra is önkéntesnek lennie. Még nem egyértelmű, hogy azután minden kötelezett ország alkalmazza-e, néhányan (például Kína) ugyanis fenntartásokat fogalmaztak meg a rendszerrel kapcsolatosan[84]. A részt vevő államoknak arra kell kötelezniük a területükön székhellyel rendelkező légitársaságokat, hogy nemzetközi jóváírások beszerzésével és törlésével ellentételezzék a 2019. évi szint 85 %-ában meghatározott alapértéket meghaladó kibocsátásukat. Az ICAO-n belüli előrelépés megkönnyítése érdekében a légi közlekedésre vonatkozó EU ETS Európán belüli hatályának korlátozását 2026 végéig meghosszabbították, mivel a harmadik országoknak 2027-től kellene alkalmazniuk a CORSIA-t. Az EU ETS felülvizsgálata továbbá előírja, hogy a rendszer 2027-től a CORSIA-t nem alkalmazó országokat érintő légi járatokra alkalmazandó lesz.

A felülvizsgált ETS irányelv előmozdítja a „szennyező fizet” elv végrehajtását a légi közlekedési ágazatban. A légijármű-üzemeltetők számára biztosított ingyenes kibocsátási egységeket 2025 végéig fokozatosan megszüntetik. Ugyanakkor 20 millió kibocsátási egységet különítettek el (amelyek becsült jelenlegi piaci értéke mintegy 1,6 milliárd EUR) a támogatható alternatív üzemanyagok elterjedésének további támogatására. Ez növelné azt a meglévő ösztönzést, amelyet az EU ETS az alternatív üzemanyagok számára biztosít a fosszilis tüzelőanyagokkal szemben, ahol a nulla besorolás körülbelül 300 EUR/tonna üzemanyag pénzügyi ösztönzőt jelent. Az energiaadó-irányelv folyamatban lévő felülvizsgálata várhatóan tovább növeli ezt az ösztönzőt.

Felismerve, hogy a CO_2-től eltérő légi közlekedési hatásokat már nem lehet figyelmen kívül hagyni[85], külön nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keretet vezettek be, amely 2025. január 1-jén indul. Az Innovációs Alapot kiterjesztették a légi közlekedés általános éghajlati hatása csökkentésének támogatására. A CO_2-től eltérő légi közlekedési hatások nyomon követése, jelentéstétele és hitelesítése eredményeinek alapján a Bizottság 2027 végéig jelentést nyújt be. A Bizottság ezt követően adott esetben jogalkotási javaslatot fog kidolgozni és egy azt kísérő hatásvizsgálatot fog készíteni, amelyben meghatározza, hogyan enyhíthetők e hatások azáltal, hogy a légi közlekedésre vonatkozó EU ETS hatályát kiterjesztik a nem CO_2-vel kapcsolatos hatásokra.

[84] Hatásvizsgálati jelentés, amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról (SWD(2021) 603, 2021.7.14., 9. o.).

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

2026-ban a Bizottság értékelni fogja, hogy a CORSIA megerősítésre került-e, valamint hogy azt az Európán kívüli jelentős országok végrehajtják-e. Ezen értékelés eredménye alapján a Bizottságnak vagy jogalkotási javaslatot kellene tennie: i. az EU ETS hatályának az EGT-repülőterekről induló járatokra történő korlátozására, levonva az ezen útvonalakon a CORSIA ellentételezéséből eredő költségeket, és mentesítve a beérkező járatokat; vagy ii. 2027-től csak a CORSIA-t nem alkalmazó országokat érintő Európán belüli járatokra és útvonalakra kellene alkalmaznia a kibocsátáskereskedelmi rendszer szén-dioxid-árazását.

11. Piacfelügyelet

Az uniós szén-dioxid-piac az uniós pénzügyi piacokon rögzített szigorú piacfelügyeleti szabályok hatálya alá tartozik. Az azonnali kibocsátási egységek és a kibocsátáskereskedelmi derivatívák egyaránt pénzügyi eszköznek minősülnek a pénzügyi eszközök piacairól szóló 2014/65/EU irányelv[86] értelmében. Ezt a minősítést a másodlagos jog, ezen belül az árverésekről szóló rendelet is tükrözi, amely az elsődleges piacot (a kibocsátási egységek árverésre bocsátását) felügyeli.

Az uniós szén-dioxid-piac felügyelete megoszlik valamennyi tagállam pénzügyi hatóságai között[87], az európai szabályozó szerv, az Európai Értékpapírpiaci Hatóság (ESMA) koordinációja alatt. Kiterjedt jelentéstételi és átláthatósági követelmények révén ellenőrzik a piaci szereplők magatartását. Emellett a piaci visszaélésekről szóló 596/2014/EU rendelet[88] arra kötelezi a piaci szereplőket, hogy haladéktalanul jelentsék a gyanús megbízásokat és ügyleteket. A nemzeti hatóságok egyúttal jogosultak korrekciós intézkedésekkel vagy szankciókkal reagálni piaci visszaélés észlelése esetén.

Az energiaválságra és az ETS áremelkedésére figyelemmel az ESMA 2022. március 22-én részletes vizsgálatot tett közzé az uniós szén-dioxid-piac működéséről[89]. A jelentés részletesen elemezte a piacot, és arra a következtetésre jutott, hogy az megfelelően működik, és az ármozgások összhangban vannak a piaci alapelvekkel. Az ESMA emellett több ajánlást is megfogalmazott az uniós szén-dioxid-piac átláthatóságának és integritásának további javítása érdekében.

A Bizottság továbbá piacfelmérést végzett az üzemeltetők árveréseken és másodlagos piacokon való részvételéről 2022 második felében. A felmérés, amelyre több mint 900 üzemeltető válaszolt, megerősítette, hogy a pénzügyi szervezetek fontos szerepet játszanak az uniós szén-dioxid-piac megfelelő működésében. Az üzemeltetők összességében kedvező véleményt nyilvánítottak a kibocsátási egységek árveréseken és másodlagos piaci kereskedésen keresztül történő megszerzésének jelenlegi rendszeréről. A legtöbb üzemeltető pénzügyi közvetítőket

[86] Az Európai Parlament és a Tanács 2014/65/EU irányelve (2014. május 15.) a pénzügyi eszközök piacairól, valamint a 2002/92/EK irányelv és a 2011/61/EU irányelv módosításáról (HL L 173., 2014.6.12.).

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

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

[89] ESMA70-445-38, az ESMA zárójelentése a kibocsátási egységekről, 2022.3.28.

vesz igénybe a kibocsátási egységek beszerzésére és kötelezettségeinek teljesítésére. A közvetítők igénybevételének fő oka az üzemeltetők szerint a kibocsátási egységek iránti korlátozott igény, a költséghatékonyság és a pénzügyi piacok korlátozott ismerete.

Mindezek alapján a felülvizsgált ETS irányelv számos módosítást tartalmaz az uniós szén-dioxid-piac átláthatóságának további javítása érdekében. Az ESMA felkérést kapott arra, hogy rendszeresen értékelje az uniós szén-dioxid-piacok működését, és az értékelést foglalja bele a pénzügyi piacok tendenciáiról, kockázatairól és sérülékenységéről szóló rendszeres jelentésébe. 2023. augusztus 31-én az ESMA a tendenciákról, kockázatokról és sérülékenységről szóló 2023. évi második jelentésében arról számolt be, hogy az uniós szén-dioxid-piac 2023-ban stabil maradt, és továbbra is a piaci alapelvekkel összhangban működik.

Az EU ETS reformjának részeként a Bizottság továbbá kötelezettséget vállalt arra, hogy a szén-dioxid-piac átláthatóságának további javítása érdekében számos változtatást vezet be az EU ETS végrehajtási jogszabályaiba. Ezek a változtatások, amelyek módosítják az árverésekről szóló rendeletet és a kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékről szóló rendeletet, összhangban vannak az ESMA jelentésének ajánlásaival. A piac nyomon követésének megkönnyítése érdekében az illetékes nemzeti hatóságok és az ESMA részletes adatokat kapnak minden egyes árverésre vonatkozóan, és rendszeres hozzáféréssel rendelkezhetnek majd az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék adataihoz. Ezenkívül módosításokra kerül sor annak érdekében, hogy megkönnyítsék a tisztán kétoldalú ügyletek azonosítását az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben. Az árverésekről szóló és a kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékről szóló rendeletek e kötelezettségvállalások végrehajtása érdekében történő módosítására irányuló munkafolyamatban van.

2023. július 5-én az Értékpapír-felügyeletek Nemzetközi Szervezete (IOSCO) közzétette a kötelező alapon működő szén-dioxid-piacokról szóló jelentését[90]. Ez egy olyan nemzetközi szervezet, amely a világ értékpapír-szabályozóit fogja össze, és az értékpapír-ágazat globális standardalkotójaként elismert. A jelentés a meglévő, kötelező alapon működő szén-dioxid-piacokból levont tanulságok és az árualapú származtatott termékek piacain alkalmazott bevált gyakorlatok alapján értékelte mind az elsődleges, mind a másodlagos piacokon az azonnal kibocsátási egységekkel és a kibocsátáskereskedelmi derivatívákkal a joghatóságok között folytatott kereskedést.

Az IOSCO jelentése rámutat az uniós szén-dioxid-piacon alkalmazandó bevált gyakorlatokra. Ezek közé tartozik a kibocsátási egységek túlkínálatának kockázatát korlátozó piaci stabilizációs tartalék, a kibocsátási egységek és a származtatott termékek pénzügyi eszközként való besorolása, az átfogó piacfelügyeleti keret alkalmazása az árupiacokra, ideértve az átláthatóságra és az ügyletek bejelentésére, a piaci visszaélésekre, a pénzmosás elleni küzdelemre és az illetékes hatóságok általi hatékony felügyeletre vonatkozó szabályokat. A jelentés 12 ajánlást fogalmaz meg annak érdekében, hogy segítse a joghatóságokat a kötelező alapon működő szén-dioxid-piacok létrehozásában, teljesen összhangban az uniós szén-dioxid-piacot szabályozó jelenlegi szabályozási kerettel.

[90] FR09/23 – Kötelező alapon működő szén-dioxid-piacok, IOSCO, Záró jelentés, 2023.7.5.

12. A kibocsátások nyomon követésének és jelentésének kerete

A zökkenőmentesen működő és környezetvédelmi szempontból hiteles EU ETS-t a nyomonkövetési, jelentési, hitelesítési és akkreditációs előírások megbízható keretrendszere biztosítja. Ezeket az előírásokat harmonizálták az (EU) 2018/2066 rendeletben (a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet)[91], valamint az (EU) 2018/2067 rendeletben (az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet)[92]. Az országok minden évben beszámolnak e rendeleteknek és az ETS irányelvnek a végrehajtásáról.

12.1. Nyomon követés és jelentéstétel

Az EU ETS-ben a kibocsátás nyomon követésére szolgáló rendszer elemekből épül fel. Ezzel nagy fokú rugalmasságot biztosít az üzemeltetők számára, egyidejűleg biztosítva 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 kell rendelkezzenek. Ezzel elkerülhető a nyomonkövetési módszerek önkényes kiválasztása és az adatok időbeli eltérése. 2022-ben öt ETS-ország[93] tette továbbra is lehetővé, hogy a létesítmények egyszerűsített nyomonkövetési terveket alkalmazzanak alacsony kockázatú esetekben[94]. A légi közlekedés esetében csak Belgium számolt be e rendelkezésnek az alacsony kibocsátású üzemeltetőkre történő alkalmazásáról.

A legtöbb létesítmény ténylegesen teljesíti a kibocsátások nyomon követésére vonatkozó jogi követelményeket. A legtöbb létesítmény a számításon alapuló módszert[95] alkalmazta a kibocsátása kiszámításához. Huszonkét ország mindössze 145 létesítménye (1,7 %) jelentette, hogy a kibocsátást folyamatosan mérő rendszert (CEMS) használ, azaz kilenc létesítménnyel

[91] A fentiek szerint a 2020-ban az (EU) 2020/2085 rendelettel, 2022-ben pedig az (EU) 2022/388 rendelettel módosított (EU) 2018/2066 rendelet. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[92] A Bizottság (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében az adatok hitelesítéséről és a hitelesítők akkreditálásáról, HL L 334., 2018.12.31. A rendeletet 2020-ban az (EU) 2020/2084 bizottsági végrehajtási rendelet módosította. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget.

[93] E tagállamok közé Dánia, Finnország, Hollandia, Litvánia és Magyarország tartozott. Horvátország többé nem tesz jelentéseket egyszerűsített jelentéstétellel.

[94] A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet (a Bizottság (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről, valamint a 601/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 334., 2018.12.31.) 13. cikke szerint. A rendeletet 2020-ban az (EU) 2020/2085 bizottsági végrehajtási rendelet, 2022-ben pedig az (EU) 2022/388 bizottsági végrehajtási rendelet módosította. Lásd az egységes szerkezetbe foglalt szöveget).

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

kevesebb, mint 2021-ben. Ezek közül 91 létesítmény a CO_2-kibocsátás, 45 létesítmény az N_2O-kibocsátás, 9 létesítmény pedig egyéb gázok kibocsátásnak mérésére használt CEMS-et. Leggyakrabban Németországban és Csehországban alkalmaznak CEMS-t. Harmincnégy létesítményben a mért kibocsátás biogén CO_2-t is tartalmazott. A CEMS-t használó létesítmények közül 69 alkalmazta a módszert a kibocsátásának több mint 95 %-a tekintetében, a fennmaradó 76 pedig a CEMS-t és a számításon alapuló módszert kombinálta.

Csupán tizenegy ország számolt be a kivételes módszer használatáról: 27 létesítményben alkalmazták megközelítőleg 2,6 millió tonna CO_2-egyenérték tekintetében (2021-hez képest néggyel kevesebb létesítményben, de 0,16 millió tonna CO_2-egyenértékkel több kibocsátást illetően). A kivételes módszer alkalmazásával jelentett teljes kibocsátás 60 %-áért egyetlen hollandiai létesítmény felel, a módszer bonyolult felépítése miatt.

A legtöbb létesítmény 2022-ben megfelelt a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet szerinti legkisebb meghatározási szint alapértelmezett értékeinek[96]. A jelentések szerint a C. kategóriájú létesítmények közül csak 96 (azaz a 2021. évi 89-hez képest több létesítmény) tért el legalább egy paraméter esetében attól a követelménytől, hogy a jelentős forrásanyagokra a legmagasabb meghatározási szinteket alkalmazzák. Ezek a létesítmények tizenhét országban voltak találhatók (2021-ben tizennyolc országban voltak fellelhetők), és az összes C. kategóriájú létesítmény 15,1 %-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.

A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet módosult a felülvizsgált ETS irányelv figyelembevétele céljából[97]. Az aktualizált szabályok 2024. január 1-jétől, a következő nyomonkövetési ciklus kezdetétől alkalmazandók. Az új szabályok többek között kifejezésre juttatják a felülvizsgált ETS irányelv egy új fejleményét, amely szerint a települési hulladékot égető létesítmények 2024-től kezdik el nyomon követni és jelenteni az EU ETS szerinti kibocsátásaikat. A rendelet második, további módosításokkal járó felülvizsgálata 2023 vége felé veszi kezdetét.

12.2. Akkreditáció és hitelesítés

A kibocsátás EU ETS keretében végzett nyomon követésének hitelesítőit nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia ahhoz, hogy az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet szerinti hitelesítést végezhessenek. Az akkreditált hitelesítők az összes EU ETS-országban kölcsönös elismerés alapján működhetnek, teljes mértékben kiaknázva az egységes piac adta lehetőségeket és gondoskodva a szolgáltatás kielégítő rendelkezésre állásáról. Az

[96] A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet előírja, hogy valamennyi üzemeltetőnek teljesítenie kell bizonyos minimális meghatározási szinteket. A nagyobb kibocsátási forrásoknak magasabb meghatározási szinteknek kell megfelelniük (megbízhatóbb adatminőséget kell biztosítaniuk), míg a kisebb forrásokra költséghatékonysági okokból kevésbé szigorú követelmények vonatkoznak.

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

akkreditációval és hitelesítéssel kapcsolatos 2022. évi szempontok részletes áttekintését a bizottsági szolgálati munkadokumentum 8. táblázata tartalmazza[98].

2022-ben a létesítmények esetében 110, a légijármű-üzemeltetők esetében pedig 23 akkreditált hitelesítő volt. Ezenkívül huszonnyolc ország számolt be arról, hogy a területén legalább egy külföldi hitelesítő tevékenykedett 2022-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. Ami a 2022-es évet illeti, csak Norvégia és Franciaország számolt be hitelesítők felfüggesztéséről (két felfüggesztés Norvégiában, egy pedig Franciaországban), és mindössze Románia jelentette egy hitelesítő akkreditációjának visszavonását (egy esetben). Összehasonlításként 2021-ben két felfüggesztésre és egy visszavonásra került sor.

A nyomon követésről és jelentéstételről szóló rendelet felülvizsgálatával párhuzamosan az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet felülvizsgálata folyamatban van, elfogadását 2024 első negyedévében tervezik, még a hitelesített alapadat-jelentések benyújtásának 2024. május 30-i határideje előtt.

12.3. Illetékes hatóságok

Az EU ETS végrehajtása tekintetében illetékes nemzeti hatóságok szervezeti felépítése országonként különbözik. Néhány országban több helyi hatóság működik közre; míg máshol központosítottabb a végrehajtás. Az országok költség- és időtakarékossági szempontok alapján választják ezeket a megközelítéseket. Az EU ETS koordinációjának áttekintését a bizottsági szolgálati munkadokumentum 9. és 10. táblázata mutatja be[99].

A jelentések alapján valamennyi ETS-országban legalább egy központi illetékes hatóság részt vett az EU ETS végrehajtásában 2022-ben. 15 országban csak központi illetékes hatóságok vesznek részt. Az országok arról számoltak be, hogy különböző eszközökkel gondoskodnak a munka hatóságok közötti koordinációjáról, például tizenkét országban központi illetékes hatóság látja el a nyomonkövetési, jelentési, akkreditálási és hitelesítési feladatokat, kilenc országban koordinációs szerepet tölt be[100], öt országban pedig kötelező erejű utasításokat és iránymutatásokat ad a helyi hatóságoknak, míg hét országban közös képzéseket szerveznek az illetékes hatóságoknak, tizenkét országban pedig rendszeresen szerveznek munkacsoportokat vagy találkozókat a hatóságok között. 2022-ben tizennégy ország nem élt ezekkel az eszközökkel; ezekben az országokban inkább központosított a szervezeti felépítés, így kevesebb koordinációs eszközre van szükség.

2022-ben tizenhat ország nem számított fel közigazgatási díjat a létesítményüzemeltetőknek az engedélyezés és a nyomonkövetési tervek jóváhagyása után (növekedés a 2021. évi tizenöt

[98] SWD(2023) 346.
[99] SWD(2023) 346.
[100] 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.

országhoz képest). Tizenhét országban a légijármű-üzemeltetőknek sem kellett díjat fizetniük (2021-ben tizennyolc ilyen ország volt). A díjak országonként és szolgáltatástípusonként jelentősen eltérőek voltak: az engedéllyel és a nyomonkövetési terv jóváhagyásával kapcsolatos díj a létesítmények esetében megközelítőleg 18 és 8 442 EUR között, míg a légijármű–üzemeltetők esetében körülbelül 2 és 4 100 EUR között alakult. Tizenöt ország számolt be arról, hogy különböző összegű közigazgatási díjat számít fel a nyomonkövetési módszertani tervek vagy jelentős módosítások jóváhagyásáért.

12.4. Az EU ETS-en belüli megfelelés

Az EU ETS-nek való megfelelést éves ciklusokban ellenőrzik. Az üzemeltetőknek az üzemeltetés mindegyik évére vonatkozóan éves kibocsátási jelentést kell benyújtaniuk a következő év március 31-ig. A jelentés ellenőrzése után az üzemeltetőknek ugyanazon év április 30-ig le kell adniuk a megállapodás szerinti számú kibocsátási egységet. Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 100 EUR bírságot ró ki a kibocsátott CO_2 minden olyan tonnájára, amelyre vonatkozóan nem adtak le kellő időben kibocsátási egységet[101]. Ezt az esedékes kibocsátási egységek leadásának költségén felül kell megfizetni. Egyéb szankciók is kivethetők az EU ETS végrehajtásával összefüggő jogsértésekre a nemzeti szabályok alapján. Az EU ETS-en belüli megfelelés részletes áttekintését a bizottsági szolgálati munkadokumentum 11. és 13. táblázata mutatja be[102]. Az ETS irányelv felülvizsgálata magában foglalja a megfelelési ütemterv kiigazítását. 2024-től kezdődően a kibocsátási egységek leadásának határideje április 30-ról szeptember 30-ra változik.

A 2022. évi megfelelési ciklusban az EU ETS-nek való megfelelés kifejezetten nagy mértékű maradt. A legtöbb évben időben eleget tettek jogi kötelezettségeiknek azon üzemeltetők, amelyek a létesítményekből és a légi közlekedésből származó kibocsátások több mint 99 %-áért felelősek. Az elektronikus jelentéstétel szélesebb körű elterjedésével javult a megfelelési rendszer hatékonysága. 2022-ben tizenkét ország használt automatizált informatikai rendszert és elektronikus sablonokat a nyomonkövetési tervekhez, a kibocsátási jelentésekhez, a hitelesítési jelentésekhez, illetve a fejlesztési jelentésekhez. Nyolc ország a nyomonkövetési módszertani tervekhez, a tevékenységi szintről szóló éves jelentésekhez és a kiosztási adatok cseréjéhez kapcsolódó munkafolyamatot is automatizált informatikai rendszerekkel kezelte.

A Covid19-világjárvány és a személyes érintkezésre vonatkozó korlátozások után hat ország (2021-ben 18 ország) engedélyezte, hogy a hitelesítők virtuális helyszíni szemléket végezzenek[103]. Az illetékes hatóság 31 létesítmény és 25 légijármű-üzemeltető esetében hagyott jóvá virtuális helyszíni szemlét.

Az illetékes hatóságok különféle megfelelőségi ellenőrzéseknek vetik alá az éves kibocsátási jelentéseket. 2022-ben minden illetékes hatóság ellenőrizte a létesítményektől kapott jelentések

[101] A bírság inflációval indexált.

[102] SWD(2023) 346.

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

hiánytalanságát, és a többségük a légijármű-üzemeltetők jelentéseivel is így tett. Kivételt képeztek Magyarország és Lettország illetékes hatóságai (egy, illetve két légijármű-üzemeltetővel), valamint Liechtenstein és Észak-Írország, mivel nem kezelnek légijármű-üzemeltetőket.

Az illetékes hatóságok tizenkét országban készítettek óvatos becslést 61 létesítmény esetében (az összes létesítmény megközelítőleg 0,7 %-a), ami csökkenést jelent a 2020. évi 55-höz képest. Ilyen becslések akkor készülnek, ha az éves kibocsátási jelentések nem érkeztek be időben, kedvezőtlen hitelesítő szakvélemény született, vagy a kibocsátási jelentés nem felelt meg a rendeletnek[104]. Harminc létesítmény összes kibocsátásáról készült óvatos becslés. Tizenegy létesítmény esetében az óvatos becslés csak a kibocsátás egy részére terjedt ki, húsz létesítménynek pedig a becslés szerint nem volt kibocsátása.

Az óvatos becslések összesen 1,0 millió tonna kibocsátásra vonatkoztak (növekedés a 2021. évi 0,8 millió tonnához képest) a hatvanegy létesítmény által jelentett 2,4 millió tonnából (csökkenés a 2021. évi 4,9 millió tonnához képest). Az óvatos becslésekre jellemzően azért volt szükség, mert a kibocsátási jelentések nem voltak teljes mértékben összhangban a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet előírásaival, vagy a határidő után érkeztek be. Öt ország (eggyel kevesebb, mint 2021-ben) jelentett a légi közlekedésre vonatkozó óvatos becsléseket 33 légijármű-üzemeltető (öttel több, mint 2021-ben) és 0,14 millió tonna kibocsátás (2021-ben 0,14 millió tonna) tekintetében. A Dánia által kezelt egyik légitársaság a légi közlekedésre vonatkozó konzervatív becslések 85 %-át adta, mivel a határidő lejárta után nyújtották be kibocsátási jelentésüket.

Az illetékes hatóságok ellenőrzései továbbra is fontosak a hitelesítők munkájának kiegészítése szempontjából. Tizennyolc ország számolt be arról, hogy a kibocsátási jelentések ellenőrzése mellett helyszíni ellenőrzéseket is végzett létesítményekben. Három ország[105] jelentett helyszíni ellenőrzést a légi közlekedés terén (míg 2021-ben egyetlen ország sem számolt be ilyen ellenőrzésről). Ezek a számadatok csökkentek a Covid19-világjárvány alatt, azonban újra a növekedésük várható.

2022-ben tíz ország 40 létesítményüzemeltetője kapott bírságot azért, mert nem adott le elegendő, a bejelentett kibocsátásuk fedezéséhez elegendő kibocsátási egységet (többletkibocsátás). A légi közlekedés terén hat ország számolt be többletkibocsátási bírságról kilenc légijármű-üzemeltető esetében. Tizenhárom ország[106] 66 esetben jelentett jogsértést, amelyek a többletkibocsátási eseteken kívül bírság kiszabását, hivatalos figyelmeztetést vagy hivatalos felszólítást eredményeztek. Összesen huszonegy (kiszabott vagy például folyamatban lévő jogi eljárás miatt kiszabandó) bírságot jelentettek 65,6 millió EUR értékben. Ez magában foglalja a légi közlekedést is, ahol nyolc jogsértés történt öt tagállamban, aminek következtében három bírságot szabtak ki 325 000 EUR összértékben.

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

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

[106] A 13 ország Csehország, Dánia, Spanyolország, Finnország, Franciaország, Magyarország, Írország, Hollandia, Norvégia, Lengyelország, Svédország és Románia.

A 2022 tekintetében jelentett leggyakoribb jogsértések közé a kibocsátási jelentés (16 esetben) vagy a tevékenységi szintről szóló jelentés (négy esetben) kellő időben történő benyújtásának elmulasztása, a nyomonkövetési terv módosításairól és frissítéséről szóló értesítés elmulasztása (kilenc esetben), és a kibocsátási engedély nélküli üzemeltetés (hat esetben) tartozott.

13. Kapcsolat az EU ETS és a svájci ETS között

2020 óta az EU ETS és a svájci ETS össze van kapcsolva az EU és a Svájci Államszövetség közötti nemzetközi megállapodás révén. Következésképpen az egyik rendszerben kiadott kibocsátási egységek a két rendszer bármelyikében keletkező kibocsátás tekintetében leadhatók. A nagyobb piachoz való hozzáférés révén az üzemeltetők költséghatékonysági előnyökhöz és több kibocsátáscsökkentési lehetőséghez juthatnak. Az összekapcsolási megállapodás[107] meghatározza a két rendszer kapcsolódási feltételeit és követelményeit. Emellett létrehozza az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 25. cikkében foglalt összekapcsolási feltételek teljesülésének biztosításához szükséges mechanizmust.

Az EU számára kulcsfontosságú követelmény volt a légi közlekedés bevonása az összekapcsolási megállapodásba. A megállapodás 6. cikke alapján Svájc az EU ETS-ével megegyező megközelítést alkalmaz a lefedettségre, az összkvótára és a kiosztásra vonatkozó szabályok tekintetében. Az összekapcsolási megállapodás 7. cikkével összhangban ez a felülvizsgált ETS irányelv értelmében folytatódni fog. A svájci belföldi és a Svájcból az EGT területén lévő repülőterekre induló légi járatok a svájci ETS, míg a Svájcba induló járatok az EU ETS hatálya alá tartoznak. Ez a megoldás mindkét rendszer környezeti integritását megóvja. A brexit óta mind az EU ETS, mind a svájci ETS ugyanazt a megközelítést alkalmazza az Egyesült Királyság viszonylatában közlekedő járatokra, és csak az Egyesült Királyságba induló járatokra terjed ki.

A bizottsági szolgálati munkadokumentum 16. és a 17. táblázata[108] ismerteti mindkét rendszer 2022. évi fő számadatait, így az árverésre bocsátott kibocsátási egységeket, az ingyenes kiosztást és a hitelesített kibocsátást a létesítményre 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 megállapodás végrehajtása és a hatékonyságnövekedés előmozdítása érdekében közvetlen technikai kapcsolatot hoztak létre mindkét rendszer kibocsátásiegység-forgalmi jegyzéke között. Ez a kapcsolat lehetővé teszi, hogy a szabályozott szervezetek áthelyezzék a kibocsátási egységeket a két rendszer számlái között. Az áthelyezések tervezetten, általában havonta kétszer mennek végbe. 2023-tól a két kibocsátáskereskedelmi rendszer kibocsátásiegység-forgalmi jegyzéke közötti kapcsolat fokozatosan állandó funkcióvá fog fejlődni. Ennek köszönhetően javulni fog a piac likviditása és a két összekapcsolt rendszer közötti ügyletek végrehajtása, mintha azok egyetlen piacot alkotnának. A piaci szereplők úgy léphetnek fel, mintha egyetlen piacon működnének, kizárólag az EU és Svájc egyedi

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

[108] SWD(2023) 346.

szabályozási előírásaira figyelemmel. Legkésőbb 2024-ben meg kell valósítani az állandó kapcsolatot.

A bizottsági szolgálati munkadokumentum 18. táblázata[109] az EU ETS és a svájci ETS közötti kapcsolat 2022. évi hatásait mutatja be. A táblázatból kiderül, milyen mértékben vették igénybe a mindkét rendszerben részt vevő szabályozott szervezetek a másik rendszerben kiadott kibocsátási egységeket a megfeleléshez.

Összességében véve az EU ETS-ben részt vevő szabályozott szervezetek (létesítmények és légijármű-üzemeltetők egyaránt) a svájci ETS keretében kiadott 971 170 kibocsátási egységet vettek igénybe a megfeleléshez 2022-ben. Ez közel 83 200 kibocsátási egységgel több, mint 2021-ben, és közel 378 000 kibocsátási egységgel haladja meg a 2020. évi szintet, ami növekedési tendenciát jelent az EU ETS és a svájci ETS közötti kapcsolat által nyújtott rugalmassági mechanizmus igénybevételében. Ez annak ellenére alakult így, hogy az uniós légijármű-üzemeltetők relatív értelemben kevesebbet vettek igénybe a svájci ETS keretében kiadott légi közlekedési kibocsátási egységekből (2022-ben 0,7 %-ot, szemben a 2021. évi 1,5 %-kal). Ezt azonban részben ellensúlyozta a svájci általános kibocsátási egységek fokozott használata (2022-ben 0,1 %, szemben a 2021. évi nullához közeli értékkel).

Az uniós létesítmények által a megfelelés érdekében felhasznált svájci általános célú kibocsátási egységek száma változatlanul 394 722 volt. Ennél szembetűnőbb, hogy ugyanebben az időszakban csaknem megháromszorozódott az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények által a megfelelés érdekében felhasznált svájci légi közlekedési kibocsátási egységek száma: a 2021. évi 63 410-ről 2022-re 173 650-re nőtt. A légi közlekedési kibocsátási egységek megfelelés céljára történő fokozott felhasználása azt jelzi, hogy növekszik az EU ETS és a svájci rendszer közötti kapcsolat ismertsége és elfogadottsága. A svájci ETS keretében kiadott általános célú kibocsátási egységek aránya relatív értelemben nem érte el az EU ETS-ben 2022-ben leadott összes egység 0,03 %-át. Ez azonban az abban az évben ingyenesen kiosztott és árverésre bocsátott összes svájci általános célú kibocsátási egység nagyobb arányát, közel 9,7 %-át tette ki.

A svájci ETS-ben a létesítmények az EU ETS általános célú kibocsátási egységeinek kisebb hányadát használták fel a megfeleléshez 2022-ben (6,2 %), mint 2021-ben (8,2 %). A svájci kibocsátáskereskedelemi rendszer létesítményei egyik évben sem használták fel az EU ETS légi közlekedési kibocsátásait megfeleléshez.

A bizottsági szolgálati munkadokumentum 18. táblázata[110] összesíti a 2020 óta az EU ETS és a svájci ETS között a piaci szereplők nevében áthelyezett (általános és légi közlekedési) kibocsátási egységek mennyiségét. Eddig 2022-ben volt a legmagasabb az összesített áthelyezések száma. A jelenlegi mérleg 502 106 kibocsátási egység kiáramlását mutatja az EU ETS-ből a svájci rendszerbe. Mindazonáltal megjegyzendő, hogy a számadatok ugyanazon kibocsátási egységek visszahelyezését is tartalmazhatják.

14. Az EU ETS az EU éghajlatpolitikai és energiaügyi irányítása összefüggésében

[109] SWD(2023) 346.
[110] SWD(2023) 346.

Az EU ETS az EU éghajlatpolitikai és energiaügyi irányítása – többek között az (EU) 2023/1791 irányelv (az energiahatékonysági irányelv)[111] – tágabb keretei között működik. Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag részeként is felülvizsgálatra került. Az irányelv energiamegtakarítás elérésére irányul azáltal, hogy célkitűzéseket és kötelezettségeket ír elő tagállamok és vállalkozások számára. Az EU ETS szén-dioxid-árjelzése és az e célból végrehajtott szakpolitikai intézkedések és fellépések kölcsönösen kihatnak egymásra.

A felülvizsgált energiahatékonysági irányelv új szabályokat vezet be annak érdekében, hogy 2030-ra uniós szinten 11,7 %-kal csökkenjen a végsőenergia-fogyasztás. E célkitűzés eléréséhez valamennyi tagállam hozzá fog járulni. Az (EU) 2018/1999 rendelet[112] (az energiaunió irányításáról szóló rendelet) szerinti integrált nemzeti energia- és klímaterveikben indikatív nemzeti hozzájárulásokat és a célkitűzés eléréséhez vezető utakat határoznak meg.

Az EU ETS szén-dioxid-árjelzése beépül az energiahatékonysági vonatkozású beruházások és intézkedések értékelésébe a lefedett ágazatokban. A tagállamok emellett az EU ETS keretében árverésből származó bevételt energiahatékonysági fejlesztésekre is fordítják. 2022-ben arról számoltak be, hogy 4,8 milliárd EUR-t fordítottak az energiahatékonysági vonatkozású projektek finanszírozására. Nem csupán az épületek hőszigetelésének korszerűsítésére, energiahatékonysági tanácsadásra, valamint kutatásra és fejlesztésre irányuló beruházások voltak közöttük, amelyek mindegyikének célja az energiafogyasztás csökkentése volt, hanem az energiaválságra figyelemmel szociális támogatási intézkedések is.

A nemzeti energia- és klímatervek meghatározzák, hogy a tagállamok hogyan kívánják kezelni nemcsak az energiahatékonyságot, hanem a megújuló energiaforrások bevezetését, a kibocsátáscsökkentést, az ipari diverzifikációt, az összeköttetéseket, valamint a kutatást és az innovációt is az uniós éghajlat- és energiapolitikai célok összefüggésében. A tervek tartalmazhatnak többek között az EU ETS hatálya alá tartozó ágazatok dekarbonizációját előmozdító intézkedéseket, az ETS-ből származó bevételek zöld és igazságos átmenetre történő felhasználásának módjait, valamint az ETS kibocsátási egységeknek a fosszilis tüzelőanyagok villamosenergia-termelés céljára történő felhasználása tervezett kivezetése céljából történő törlésére irányuló terveket.

Az energiaunió irányításáról szóló rendelet 14. cikke értelmében a tagállamoknak 2023. június végéig kellett benyújtaniuk a Bizottságnak aktualizált nemzeti energia- és klímaterveik tervezetét. Ezeknek az aktualizált terveknek figyelembe kell venniük a klímarendelet szerinti ambiciózusabb uniós éghajlat-politikai célokat, valamint az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag keretében az uniós energia- és éghajlat-politikai jogszabályok kulcsfontosságú elemeinek módosításait. A Bizottság 2023 decemberéig össze fogja foglalni az aktualizált nemzeti energia- és klímatervek uniós szintű értékelését, és országspecifikus ajánlásokat fog kiadni. A

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

[112] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21.).

2024. június végéig esedékes végleges aktualizált terveben a tagállamoknak figyelembe kell venniük a Bizottság ajánlásait.

15. Következtetések és kilátások

Az ETS-ágazatokban a 2022-es évet az európai energiaválság hatásai fémjelezték. A villamosenergia- és hőtermelésből származó kibocsátás nőtt, ami a szén magasabb földgázárak miatti megnövekedett használatának tudható be. Az ETS hatálya alá tartozó létesítmények kibocsátásának összességében vett csökkenését főként a feldolgozóipar váltotta ki, amelyet magasabb üzemanyag- és energiaárak sújtottak.

Az energiaválság által az ETS-ágazatokban okozott zavarok ellenére az EU ETS továbbra is zökkenőmentesen működött. A létesítmények kibocsátása a 2019-es járvány előtti szinthez képest továbbra is csökkenő tendenciát mutatott. A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése a terveknek megfelelően folytatódott. A szén-dioxid-árjelzés – az Ukrajna elleni teljes körű orosz invázió kezdetével egybeeső rövid távú hanyatlás kivételével – továbbra is erőteljes maradt.

A piaci stabilizációs tartalék továbbra is kivezette a kibocsátási egységek többletét az EU ETS-ből, előmozdítva a kiegyensúlyozott és reziliens szén-dioxid-piacot. A tartalék emellett több mint 2,5 milliárd kibocsátási egységet érvénytelenített a múltbeli többletből. Ez több, mint az EU ETS-ben való megfelelés érdekében eddig felhasznált összes nemzetközi jóváírás.

A 2022. évi erős szén-dioxid-árjelzés magasabb – közel 39 milliárd EUR összegű – uniós kibocsátáskereskedelmi árverésből származó bevételhez vezetett. Ez a bevétel főként azon tagállamok között oszlott meg, amelyek azt nagyrészt éghajlat- és energiapolitikai fellépések támogatására használták fel, beleértve az energiaválság hatásainak kezelésére, valamint az emberek és a vállalkozások megsegítésére irányuló intézkedéseket is. Emellett a Modernizációs Alapból történő kifizetések valamennyi kedvezményezett tagállamban hozzájárultak az energiaágazat korszerűsítésének előmozdításához, és az Innovációs Alap jelentős forrásokat fordított az energia- és ipari átalakulásra.

Az EU ETS továbbra is a zöld átállás kulcsfontosságú eszköze. A szén-dioxid-árazás mellett rövid távon segíteni fogja a REPowerEU terv keretében az energiamegtakarítás fokozására, az energiaellátás diverzifikálására és a megújuló energia elterjedésének felgyorsítására irányuló intézkedések finanszírozását is. Az ETS irányelv felülvizsgálatának köszönhetően a rendszer megerősödik ahhoz, hogy ösztönzőket teremtsen a messzemenő, hosszú távú dekarbonizációhoz és elrettentsen az ún. „carbon lock-in” jelenség (a szén-dioxid-kibocsátás magas szinten történő rögzülése) kialakulásától. Mivel az EU ETS hatályát 2024-től kiterjesztették a tengerhasznosítási ágazatra, és az épületekre, a közúti közlekedésre és a kis kibocsátású iparágakra vonatkozó ETS 2 rendszer 2027-ben indul, a szén-dioxid-árazás az uniós gazdaság háromnegyedét le fogja fedni. Emellett a rendszer több erőforrást mozgósít annak érdekében, hogy támogassa az embereket és a vállalkozásokat a zöld átállásban.