



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. július 16.
(OR. en)

10875/21

Intézményközi referenciaszám:
2021/0211(COD)

CLIMA 193
ENV 528
ENER 328
TRANS 477
AGRI 356
COMPET 555
ECOFIN 746
CODEC 1099

JAVASLAT

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma: 2021. július 15.
Címzett: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.: COM(2021) 551 final

Tárgy: Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 551 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 551 final



Brüsszel, 2021.7.14.
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -
{SWD(2021) 602 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az európai zöld megállapodásról szóló közlemény¹ új növekedési stratégiát indított el az EU számára, amely az EU-t olyan igazságos és virágzó társadalommá kívánja alakítani, amely modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik. A közlemény újlag megerősíti a Bizottság azon törekvését, hogy növelje éghajlat-politikai célkitűzéseit, és hogy 2050-re Európa legyen az első klímasemleges kontinens. Célja továbbá a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Az európai zöld megállapodás szükségessége és értéke csak növekedett a Covid19-világjárványnak az uniós polgárok egészségére, élet- és munkakörülményeire és jóllétére gyakorolt rendkívül súlyos hatásainak fényében.

Az éghajlatváltozás kezelése sürgető kihívás. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (IPCC) különjelentésének tudományos megállapításával összhangban körülbelül 2050-re el kell érni a globális nulla nettó szén-dioxid-kibocsátást, és az évszázad folyamán később a lehető leghamarabb meg kell valósítani a semlegességet az összes többi üvegházhatású gáz tekintetében. E sürgető kihívás miatt az EU-nak fokoznia kell fellépését, és globális vezető szerepet kell vállalnia azzal, hogy 2050-re klímasemlegessé válik. Ez a célkitűzés fogalmazódik meg a „**Tiszta bolygót mindenkinek** – Európai hosszú távú stratégiai jövőkép egy virágzó, modern, versenyképes és klímasemleges gazdaságról” című közleményben².

Az európai zöld megállapodás stratégiája és egy átfogó hatásvizsgálat alapján **Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása** című, 2020. szeptemberi bizottsági közlemény³ (a továbbiakban: a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célterv) magasabb uniós ambíciószintet javasolt, és átfogó tervet terjesztett elő az Európai Unió 2030-ra vonatkozó kötelező célkitűzésének a legalább 55 %-os nettó kibocsátáscsökkentés felelős megvalósításában álló növelésére. A 2030-ra kitűzött célok növelése kiszámíthatóságot kínál a politikai döntéshozók és a befektetők számára, hogy az elkövetkezendő években hozott döntések ne olyan kibocsátási szinteket vegyenek alapul, amelyek összeegyeztethetetlenek az EU azon célkitűzésével, hogy 2050-re klímasemlegessé váljon. A 2030-ra vonatkozó célkitűzés összhangban van a Párizsi Megállapodás azon célkitűzésével, hogy a globális hőmérséklet-emelkedést jóval 2 °C alatt kell tartani, és erőfeszítéseket kell tenni annak érdekében, hogy az 1,5 °C-on maradjon.

Az Európai Tanács a 2020. decemberi ülésén jóváhagyta a 2030-ra vonatkozó új kötelező uniós célkitűzést⁴. Felkérte továbbá a Bizottságot, „*hogy mérje fel, hogy miként tud*

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 562 final.

⁴ Az Európai Tanács 2020. december 10–11-i következtetései, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

valamennyi gazdasági ágazat a legjobban hozzájárulni a 2030-ra szóló célkitűzés megvalósításához, és terjessze elő a szükséges javaslatokat a tagállami szinten jelentkező környezeti, gazdasági és társadalmi hatások alapos vizsgálatával együtt, a nemzeti energia- és klímatervek figyelembevételével és a meglévő rugalmassági lehetőségek felülvizsgálatával”.

E célból a társjogalkotókkal egyeztetett **európai klímarendelet**⁵ jogilag kötelező erejűvé teszi az EU klímasemlegességi célkitűzését, és 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os nettó kibocsátáscsökkentési célt tűz ki, ezáltal fokozva a 2030-as törekvést.

Az európai klímarendeletben javasolt pályamodell követése és a 2030-ra kitűzött magasabb ambíciószint elérése érdekében a Bizottság felülvizsgálta a jelenleg hatályos éghajlat- és energiapolitikai jogszabályokat, amelyek 2030-ig várhatóan csak 40 %-kal, 2050-ig pedig 60 %-kal csökkentenék az üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Ez a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervben bejelentett **„Irány az 55 %!”** jogalkotási csomag a legátfogóbb építőelem a 2030-ra vonatkozó ambíciózus új éghajlat-politikai célkitűzés megvalósítására irányuló erőfeszítésekben, amelyekhez valamennyi gazdasági ágazatnak és szakpolitikának hozzá kell járulnia.

Az Európai Tanács 2020 decemberében felkérte továbbá a Bizottságot, hogy térképezze fel, miként erősíthető meg az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU ETS), a rendszer integritásának megőrzése mellett és figyelembe véve az elosztási problémák és az energiaszegénység kezelésének szükségességét. Az Európai Tanács felkérte továbbá a Bizottságot, hogy mérlegelje a javaslatot olyan intézkedésekre, amelyek az energiaigényes iparágak számára lehetővé tennék innovatív, klímasemleges technológiák kifejlesztését és bevezetését ipari versenyképességük megőrzése mellett.

A jelenlegi EU ETS jogszabályokat 2018-ban felülvizsgálták annak érdekében, hogy 2030-ra 2005-höz képest 43 %-kal csökkenjenek az EU ETS hatálya alá tartozó kibocsátások, összhangban az EU gazdaságának egészére vonatkozó, 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-os kibocsátáscsökkentési célkitűzéssel. A Bizottság szolgálatainak újabb elemzése azonban azt mutatja, hogy ha a jogszabályok változatlanok maradnak, a jelenleg az EU ETS hatálya alá tartozó ágazatok 2030-ra a 2005-ös szinthez képest inkább 51 %-os kibocsátáscsökkentést érnének el⁶.

Bár ez a fent említett –43 %-os hozzájárulás túlteljesítését jelentené, még mindig nem segítené elő elégséges mértékben az 1990-es szinthez képest legalább –55 %-os átfogó célkitűzést. Ezért e kezdeményezés általános célkitűzése, hogy költséghatékony és koherens módon felülvizsgálja az EU ETS irányelvet a 2030-ra vonatkozó azon éghajlatvédelmi törekvésnek megfelelően, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal

⁵ 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 (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

⁶ A 2020. évi uniós referenciatankönyv (REF) szerint, amely a hatásvizsgálat alapfogatókönyvűl szolgál (lásd a hatásvizsgálat 5.1. szakaszát).

csökkenjen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, valamint a klímasemlegesség 2050-re történő elérése felé vezető, fokozatos és kiegyensúlyozott pályának megfelelően, figyelembe véve ugyanakkor az igazságos átmenet szükségességét és azt, hogy valamennyi ágazatnak hozzá kell járulnia az EU éghajlat-politikai erőfeszítéseikhez.

Amint azt a hatásvizsgálat kifejti, úgy tekinthető, hogy az EU ETS hatálya alá tartozó ágazatok 2005-höz képest –61 %-os hozzájárulása adja vissza a legjobban a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célterv eredményeit, és az az EU ETS azon törekvése, amely hozzájárul az 1990-es szinthez képest legalább –55 %-os átfogó célkitűzéshez. Az EU ETS környezetvédelmi hozzájárulásának növelése elsősorban az EU ETS keretében kiadott kibocsátási egységek teljes számának (a továbbiakban: határérték) kiigazítását vonja maga után. A piac számára rendelkezésre álló kibocsátási egységek mennyiségének csökkentése azonban hatással van az EU ETS más pilléreire és a szén-dioxid-árakra is. Kihat olyan alapelvekre, mint a piaci stabilitás szükségessége, a kibocsátásáthelyezés kockázatával szembeni védelem, a tagállamok közötti körültekintően kiegyensúlyozott elosztási hatások, valamint a karbonszegény technológiákkal kapcsolatos megnövekedett beruházási igényekhez szükséges pénzeszközök rendelkezésre állása.

Azzal egyidejűleg, hogy az EU ETS-t összhangba hozzák az 1990-es szinthez képest legalább –55 %-os általános célkitűzéssel, e fokozott éghajlat-politikai törekvésnek tükröződnie kell a jelenleg az EU ETS-en kívüli ágazatoknak az EU éghajlat-politikai erőfeszítéseikhez való hozzájárulásában is. A 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervet kísérő hatásvizsgálat megállapította, hogy további intézkedések hiányában egyes ágazatokban a kibocsátások nem csökkennének az ahhoz a pályához szükséges mértékben, hogy a gazdaság egészében 55 %-os kibocsátáscsökkentést lehessen elérni. A tengeri közlekedésben ugyanis a kibocsátások jelenleg magasabbak, mint 1990-ben, és várhatóan tovább fognak nőni a szabályozás nélküli forgatókönyv szerint. A 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célterv és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia⁷ részeként értékelt valamennyi pályamodell a nemzetközi hajózásból származó kibocsátások tekintetében 2050-re az 1990-es szinthez képest 80–82 %-os csökkenést irányoz elő (ami 2008-hoz képest 88–89 %-os kibocsátáscsökkentést jelent)⁸ annak érdekében, hogy meglegyen az összhang a fokozott éghajlat-politikai törekvéssel. Ezért az Európai Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy az IMO keretében elfogadott intézkedések mellett, a tengeri közlekedésből származó kibocsátások kezelését célzó uniós intézkedéscsomag részeként kiterjeszti az EU ETS-t a tengeri közlekedésre. Ezzel összefüggésben a Bizottság üdvözli az Európai Parlament és a Tanács által 2019 óta az (EU) 2015/757 rendeletnek⁹ a hajó-fűtőolajfogyasztási globális adatgyűjtő rendszer megfelelő figyelembevétele érdekében történő módosításáról szóló javaslattal (COM(2019) 38 final) kapcsolatban elért eredményeket, és tudomásul veszi, hogy az Európai Parlament plenáris

⁷ Forrás: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

⁸ A 2008-as évet kell a tengeri közlekedés kibocsátáscsökkentési előrejelzéseinek bázisaként kiválasztani, hogy meglegyen az összhang az IMO célkitűzéseivel, amelyeket mind 2008-hoz viszonyítva fogalmaztak meg.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

ülése támogatja az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének (EU ETS) 2023-tól a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra történő kiterjesztését. A tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat bele kell foglalni a meglévő kibocsátáskereskedelmi rendszerbe. A zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében fokozatos bevezetési időszakról rendelkezni, amely időszakban a hajózási társaságoknak a hitelesített kibocsátásuknak csak egy része után kell kibocsátási egységeket leadniuk, ami 4 év alatt fokozatosan 100 %-ra emelkedik. Mivel a tengeri közlekedésre való kiterjesztés révén csak mintegy 90 millió tonna szén-dioxid adódna hozzá a meglévő kibocsátáskereskedelmi rendszerhez, a kibocsátási egységek egyéb érintett ágazatok rendelkezésére állására gyakorolt hatás korlátozott maradna.

A tengerhasznosítási ágazat EU ETS-be való integrálásának figyelembevétele érdekében módosítani kell az (EU) 2015/757 rendeletet, különösen a társasági szintű összesített kibocsátási adatok jelentését, valamint a hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságok szerepét illetően. Ezek a módosítások kiegészítik a COM(2019) 38 final dokumentumban javasolt módosításokat.

Amint az a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervben is szerepel, az építőipari ágazat jelenleg közvetlenül és közvetve az energiával kapcsolatos uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás 36 %-áért felel, és jelentős, költséghatékony potenciállal rendelkezik a kibocsátások csökkentésére. E kibocsátások több mint felére már kiterjed a jelenlegi kibocsátáskereskedelmi rendszer, nevezetesen az épületekben történő felhasználásra szánt villamos energia szolgáltatására és a legtöbb távhőkibocsátásra. Sok otthonban még mindig elavult rendszerekkel fűtenek, amelyek szennyező fosszilis tüzelőanyagokat, például szenet és olajat használnak.

A közúti közlekedési ágazat szintén jelentős és költséghatékony csökkentési potenciállal rendelkezik. A közúti közlekedés jelenleg az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egyötödéért felelős, és 1990 óta több mint egynegyedével növelte kibocsátását. Amint azt az európai zöld megállapodásról szóló közlemény már megvizsgálta, a Bizottság azt javasolja, hogy az épületek ágazatát és a közúti közlekedést vonják be a kibocsátáskereskedelembe. Ezen ágazatoknak a kibocsátáskereskedelem hatálya alá vonása – a szóban forgó ágazatokra vonatkozó egyéb megfelelő szabályozási és beruházási intézkedések összefüggésében – fokozott és összehangoltabb gazdasági ösztönzőket biztosítana ezen ágazatok kibocsátásainak csökkentésére az EU-ban, valamint növelné a szóban forgó ágazatok kibocsátás-csökkentésének megvalósulásával kapcsolatos bizonyosságot.

Az építőipari és a közúti közlekedési ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelmet külön, de szomszédos kibocsátáskereskedelem révén kell bevezetni. Ezzel elkerülhető a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés jól működő kibocsátáskereskedelmi rendszerének zavara, tekintettel az említett ágazatokban rejlő különböző kibocsátás-csökkentési lehetőségekre és a keresletet befolyásoló különböző tényezőkre. A két rendszer esetleges összevonását csak az új kibocsátáskereskedelem néhány évnnyi működése után, a tapasztalatok alapján lehetne értékelni. Az épületekre és a közúti közlekedésre való kiterjesztés a szabályozott szervezetekre vonatkozóan felfelé irányuló megközelítést tesz szükségessé.

A piaci stabilitás alapvető fontosságú ahhoz, hogy az EU ETS megfelelően működjön céljai elérése érdekében. A piaci stabilitás biztosítása érdekében az (EU) 2015/1814 határozat¹⁰ létrehozta a piaci stabilizációs tartalékot (MSR). Az MSR 2019 januárjában kezdte meg működését. Az MSR célja, hogy kezelje a kereslet és a kínálat közötti történeti egyensúlyhiányokat, és ellenállóbbá tegye az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert a jelentős egyensúlyhiányokkal szemben. A mechanizmusnak meg kell őriznie a szabályozási stabilitást, és biztosítania kell a hosszú távú kiszámíthatóságot. A határozat 3. cikke előírja, hogy a Bizottságnak a működés megkezdésétől számított három éven belül felül kell vizsgálnia a tartalék működését. Ezt a felülvizsgálatot az EU ETS törekvésének fokozása által a piaci stabilitásra gyakorolt hatásokkal együtt kell mérlegelni, így a tartalék szükséges módosításaira az EU ETS e javaslatban előterjesztett módosításaival együtt teszünk javaslatot.

Ebben az összefüggésben ez a javaslat, amely az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részét képezi, a következő konkrét célokat tűzi ki:

- az EU ETS jelenlegi hatályának megerősítése annak érdekében, hogy megfelelően hozzá lehessen járulni az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os ÜHG-kibocsátáscsökkentésre vonatkozó átfogó célkitűzéshez,
- a kibocsátáshelyezés kockázatának jelentős mértékben kitett ágazatok folyamatos és hatékony védelmének biztosítása, ugyanakkor a karbonszegény technológiák elterjedésének ösztönzése,
- az átmenet elosztási és társadalmi hatásainak kezelése az árverésből származó bevételek felhasználásának, valamint az alacsony szén-dioxid-kibocsátás finanszírozási mechanizmusai méretének és működésének felülvizsgálatával,
- az EU ETS-ben jelenleg nem szereplő ágazatoknak az uniós célokkal és a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségekkel összhangban szükséges kibocsátáscsökkentéshez való költséghatékony hozzájárulásának biztosítása különösen azáltal, hogy az EU ETS szabályai alá vonják a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat, valamint az épületekből és a közúti közlekedésből származó kibocsátásokat, biztosítva ugyanakkor az ezen ágazatokat célzó egyéb szakpolitikákkal való szinergiákat,
- a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére szolgáló rendszer felülvizsgálata a tengeri közlekedési ágazat EU ETS-be történő integrálásának figyelembevétele érdekében,
- a piaci stabilizációs tartalék felülvizsgálata a vonatkozó jogi kötelezettségnek megfelelően, valamint kialakítása lehetséges módosításainak vizsgálata a piaci stabilizációs tartalékról szóló határozatban foglalt jogi célkitűzések teljesítése, továbbá a fokozott törekvással összefüggésben esetlegesen felmerülő problémák kezelése céljából.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).

- **Összhang a szakpolitikai területen már meglévő rendelkezésekkel**

Valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez. Az „Irány az 55 %!” éghajlat- és energiapolitikai intézkedéscsomag átfogó lépés az uniós jogszabályok átdolgozása felé annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek az EU fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel. A csomagban szereplő valamennyi kezdeményezés szorosan összefügg egymással, és mindegyik a többi kialakításától függ. Ez a jogalkotási javaslat kiegészíti a csomagban szereplő javaslatokat, és összhangban áll velük.

Az EU ETS-en kívüli ágazatokra a közös kötelezettségvállalási rendelet¹¹ (ESR) vonatkozik, amely átfogó uniós szintű üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési célkitűzést, valamint 2030-ig elérendő kötelező éves célértékeket állapít meg az egyes tagállamok számára. A közös kötelezettségvállalási rendelet kiterjed többek között a közúti közlekedési és az építőipari ágazatra, valamint a belföldi hajózásból származó kibocsátásokra, amelyek együttesen a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti kibocsátások mintegy 50 %-át teszik ki. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerrel ellentétben a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó ágazatokra nem vonatkozik uniós szintű szén-dioxid-árjelzés. Az épületek és a közúti közlekedés költséghatékony kibocsátáscsökkentésének eléréséhez szükséges további gazdasági ösztönzők (szén-dioxid-árzás révén történő) biztosításával az új kibocsátáskereskedelmi rendszer a jelenlegi alkalmazási körön belül kiegészítené a közös kötelezettségvállalási rendeletet, amely fenntartja a nemzeti fellépésekkel kapcsolatos ösztönzőket és elszámoltathatóságot. Az utóbbi jelentőségét számos érdekelt fél is hangsúlyozta. Mivel az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelem 2030-ra kitűzött törekvését az érintett ágazatok költséghatékony hozzájárulásaival összhangban állapították meg, nem torzulnak a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti, az uniós szintű szén-dioxid-árzás hatálya alá nem tartozó ágazatok hozzájárulásai. A nem árjellegű akadályokat kezelő vagy alternatív megoldásokat kínáló nemzeti intézkedések javíthatják a szén-dioxid-árzás hatékonyságát.

Az (EU) 2018/410 irányelv (4) preambulumbekkezdése kimondja, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) vagy az Unió fellépéseinek 2023-tól kell kezdődniük, ideértve egy olyan intézkedés elfogadására és végrehajtására vonatkozó előkészületeket, amely biztosítja, hogy az ágazat megfelelően hozzájáruljon a Párizsi Megállapodás keretében elfogadott célkitűzések eléréséhez szükséges erőfeszítésekhez, és e kérdések összes érintett fél általi kellő megfontolását is. A tengeri közlekedésből származó kibocsátások csökkentése szintén része az Unió egész gazdaságára kiterjedő, a Párizsi Megállapodás szerinti csökkentési kötelezettségvállalásnak.

A mai napig sem globális, sem uniós szinten nem állnak rendelkezésre megfelelő intézkedések annak érdekében, hogy a tengeri közlekedési ágazat elérje a szükséges

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

kibocsátáscsökkentést ahhoz, hogy összhangban legyen az EU fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel. Uniós szinten 2018 óta nyomon követik, jelentik és hitelesítik az EGT területén található kikötőkbe érkező vagy onnan induló, 5000 bruttó tonnatartalmat meghaladó hajók szén-dioxid-kibocsátását (az uniós tengeri nyomon követésről, jelentésről és hitelesítésről szóló rendeleten¹² keresztül). Globális szinten érvényben van egy, az új hajók energiahatékonyására vonatkozó szabályozási keret, és nemrégiben jóváhagytak a meglévő hajókra vonatkozó energiahatékonyági intézkedéseket. Az IMO elfogadta továbbá a hajókból származó üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló kezdeti stratégiát, amely 2050-re a 2008-as szinthez képest legalább 50 %-os üvegházhatásúgázkibocsátáscsökkentési célt tűz ki. Bár öröndetes az IMO keretében a közelmúltban elért előrelépés, ezek az intézkedések nem elegendők ahhoz, hogy a nemzetközi éghajlat-politikai célkitűzésekkel összhangban dekarbonizálják a nemzetközi hajózást.

E helyzetre való tekintettel az Európai Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy javaslatot tesz egy olyan uniós intézkedéscsomagra, amely növeli a tengeri közlekedés hozzájárulását az EU éghajlat-politikai erőfeszítéseikhez, az IMO keretében globális szinten elfogadott intézkedések mellett. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek a tengeri közlekedésre való kiterjesztése mellett az intézkedéscsomag magában foglalja különösen a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezést, amelynek célja a megújuló alternatív közlekedési üzemanyagok iránti kereslet és azok elterjedésének növelése, valamint az energiaadó-irányelv¹³ felülvizsgálatára irányuló javaslatot, tekintettel a hajók által felhasznált tüzelőanyagok adóztatás alóli jelenlegi mentességére.

Jelenleg az EU ETS közvetlenül vagy közvetve lefedi az épületek fűtésből származó kibocsátásának mintegy 30 %-át. Ez összefügg azzal, hogy a rendszer kiterjed a távfűtésre és a fűtéshez használt villamos energiára. Az ágazat fosszilis tüzelőanyagok égetéséből származó összes kibocsátásának lefedése és integrálása az uniós kibocsátáskereskedelemben jelentős előnyökkel járna a kibocsátáscsökkentés hatékonysága szempontjából. A közúti közlekedésben a kibocsátáskereskedelem előnye az lenne, hogy leválaszthatók a határérték alatti flottakibocsátások és ezzel egyidejűleg ösztönözhetők a viselkedésbeli változások, ezek pedig az árjelzésen keresztül tartós hatásokat gyakorolnak a mobilitási megoldásokra. Mindazonáltal a személygépkocsikra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások jelentik a fő hajtóerőt a tiszta üzemű, korszerű és innovatív járművek, például az elektromos autók kínálatának biztosításához. A kibocsátáskereskedelem közúti közlekedésre történő alkalmazásával párhuzamosan a Bizottság a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások 2030 tekintetében történő szigorítását javasolja a kibocsátásmentes mobilitás felé vezető egyértelmű pályamodell biztosítása érdekében. Az árverésből származó bevételek már meghatározott lehetséges felhasználása mellett, amely magában foglalja például a készségek elsajátításának és a munkaerő átcsoportosításának előmozdítását, az új ágazatokban folytatott kibocsátáskereskedelemről származó bevételek

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

¹³ A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).

egy részét fel lehetne használni az ezekben az ágazatokban az új kibocsátáskereskedelemről származó társadalmi hatások kezelésére, és be lehetne fektetni az épületek energetikai felújítási programjának felgyorsítását célzó intézkedésekbe, valamint a kibocsátásmentes járművek elterjedésének felgyorsítását célzó intézkedésekbe, továbbá a szükséges infrastruktúra kifejlesztésébe, mint amilyenek a stratégiaileg telepített, okos és intelligens töltőállomások a kibocsátásmentes járművek számára. A kiszolgáltatott helyzetben lévő vagy alacsony jövedelmű háztartások energiahatékonyságának előmozdítását célzó támogató intézkedések szintén hozzájárulhatnak a túlzott elosztási hatások elkerüléséhez. E célból a Bizottság az „Irány az 55 %!” jogalkotási csomag keretében javaslatot tesz egy Szociális Klímaalap létrehozására az érintett tagállamok azon terveinek finanszírozása céljából, amelyek az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmének szociális vonatkozásaival foglalkoznak, különös hangsúlyt fektetve a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokra, mikrovállalkozásokra és közlekedési felhasználókra. Az új rendszer árverésből származó bevételeinek egy részét a tagállamok terveinek finanszírozására kell fordítani.

A javaslat szerint az új kibocsátáskereskedelmi rendszer ambíciószintjét, kibocsátási határértékét és pályáját koherens módon kell meghatározni az épületek és a közúti közlekedés olyan költségvetés-kibocsátáscsökkentésével összhangban, amely a szén-dioxid-árzásnak és az ezen ágazatokra vonatkozó meglévő szabályozási keret megerősítésének kombinációjából ered.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az európai zöld megállapodás, annak klímasemlegességi célkitűzése, valamint a zöld és digitális kettős átállás az Európai Unió egyik fő prioritása. Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag, a Next Generation EU és a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret segíteni fogja az Európa által célul tűzött zöld és digitális kettős átállás megvalósítását. E szakpolitikák kombinációja kezeli majd a gazdasági válságot, és felgyorsítja a tiszta és fenntartható gazdaságra való átállást, összekapcsolva az éghajlat-politikai fellépést és a gazdasági növekedést.

A nettó ÜHG-kibocsátásnak az egész gazdaságban az 1990-es szinthez képest 2030-ig legalább 55 %-kal történő csökkentése nemcsak a jelenlegi éghajlat-politikai, hanem az energiapolitikai keret megváltoztatását is szükségessé teszi. Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag biztosítja az éghajlat- és energiapolitikai jogszabályok átfogó felülvizsgálatát e cél elérése érdekében. A kibocsátáskereskedelmi rendszer módosítására irányuló javaslat e koherens módon kidolgozott, széles körű szakpolitikai javaslatcsomag részét képezi. A kibocsátáskereskedelmi rendszer olyan alapvető eszköz, amely segíti az EU-t a 2030-ra vonatkozó megnövelt célkitűzés elérésében, valamint a 2050-ig tartó klímasemlegességre való sikeres és igazságos átmenetben. Ekként e kezdeményezés számos más szakpolitikai területhez – többek között az Unió külső politikáihoz is – kapcsolódik. Például uniós szintű piaci alapú eszközként a kibocsátáskereskedelmi rendszer összhangban van az EU belső piacával, és tovább erősíti azt.

Az EU ETS irányelv szerinti megnövelt Innovációs Alap, amely az EU egyik fő eszköze a karbonszegény innovatív technológiák piachoz való közelítésére, kiegészíti az olyan egyéb

eszközöket, mint a Horizont 2020 és a Horizont Európa, amelyek elsősorban a kutatások korábbi szakaszaira összpontosítanak. Az EU ETS irányelv szerinti megnövelt Modernizációs Alap olyan beruházásokat támogat, amelyek korszerűsítik az energiaágazatot és a tágabb energiarendszereket, élénkítik az energiahatékonyságot és megkönnyítik az igazságos átmenetet az alacsonyabb jövedelmű tagállamok szénfüggő régióiban. Ez kiegészíti az olyan egyéb eszközöket, mint a kohéziós politika és az Igazságos Átmenet Alap.

Az egyéb uniós szakpolitikákkal való következetességet biztosítja az EU ETS-re vonatkozó hatásvizsgálatok összhangja a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat-, energia- és közlekedéspolitikai keret fennmaradó részeire vonatkozó hatásvizsgálatokkal¹⁴, mint például a komplementaritás a kibocsátáskereskedelem bővítése és az energiahatékonysági irányelv¹⁵, illetve a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelésére irányuló intézkedések csomagjának részeként előterjesztett egyéb intézkedések között. Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag más kezdeményezéseivel közös alapforgatókönyveket és közös alapvető szakpolitikai forgatókönyveket alkalmaznak. Ezek a forgatókönyvek figyelembe veszik az összes vonatkozó uniós fellépést és szakpolitikát.

A közúti közlekedésre és az épületekre való kiterjesztés további adminisztratív költségeit a tervek szerint az energiaadó-irányelv és az energiahatékonysági irányelvből eredő energiamegtakarítási kötelezettségek céljára használt meglévő struktúrák lehetőség szerinti alkalmazásával mérséklik. Az új kibocsátáskereskedelmi rendszer viszont fokozná a további energiamegtakarításokat, mivel potenciálisan kapcsolódik az energiahatékonysági irányelv 7. cikke szerinti energiamegtakarításhoz.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A javaslat jogalapja az EUMSZ 192. cikke. Az EUMSZ 191. cikkével és 192. cikkének (1) bekezdésével összhangban az Európai Unió hozzájárul többek között a következő célkitűzések eléréséhez: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása; a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére, és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten.

¹⁴

Nevezetesen a közös kötelezettségvállalási rendelet; a földhasználatról, földhasználat-megváltoztatásról és erdőgazdálkodásról szóló (LULUCF) rendelet; a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások; a megújulóenergia-irányelv (REDII); az energiahatékonysági irányelv; és egy későbbi szakaszban az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv. Az egyéb releváns kezdeményezések közé tartozik az energiaadó-irányelv felülvizsgálata; a szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv és az ipari kibocsátásokról szóló irányelv felülvizsgálata; mobilitási kezdeményezések, például a közlekedési üzemanyagokra vonatkozó kezdeményezések („FuelEU” tengerészeti kezdeményezés és „ReFuelEU” légi közlekedési kezdeményezés), valamint az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmusra (CBAM) irányuló javaslat.

¹⁵

Az Európai Parlament és a Tanács 2012/27/EU irányelve (2012. október 25.) az energiahatékonyságról, a 2009/125/EK és a 2010/30/EU irányelv módosításáról, valamint a 2004/8/EK és a 2006/32/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2012.11.14., 1. o.).

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EU ETS irányelv egy 2003-ban elfogadott, hatályos uniós jogalkotási eszköz. Az EUMSZ 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően az EU ETS irányelv módosítására irányuló e javaslat célkitűzései csak uniós szintű jogalkotási eszközzel érhetők el.

Hasonlóképpen, az EU ETS piaci stabilizációs tartalékanak létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozat is hatályos uniós intézkedés. E javaslat részeként történő módosítása nem valósítható meg nemzeti vagy helyi szinten, hanem uniós fellépést igényel.

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, és az uniós fellépés hatékonyan kiegészítheti és megerősítheti a globális, regionális, nemzeti és helyi fellépéseket. A 2030-ra vonatkozó üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési uniós célkitűzés növelése az uniós gazdaság számos ágazatát érinti majd, ezért elengedhetetlen az uniós szintű összehangolt fellépés, amely sokkal nagyobb eséllyel vezethet a szükséges átalakuláshoz, mivel a költséghatékony változás és a felfelé irányuló konvergencia erőteljes mozgatórugója. Ezenkívül e javaslat számos eleme fontos belső piaci dimenzióval rendelkezik, különösen a kibocsátásáthelyezés elleni védelemmel és az alacsony szén-dioxid-kibocsátás finanszírozási mechanizmusaival kapcsolatos lehetőségek.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer mint szén-dioxid-piac arra ösztönöz, hogy a kibocsátáscsökkentést elsősorban a rendszer által lefedett tevékenységek terén, a leginkább költséghatékony megoldásokkal valósítsák meg, és a léptékénél fogva nagyobb hatékonyság érhető el. Egy hasonló intézkedés nemzeti szintű végrehajtása kisebb, széttöredezettebb szén-dioxid-piacokat eredményezne, ami a versenytorzulás kockázatával járna és valószínűleg magasabb általános kibocsátáscsökkentési költségekhez vezetne. Ugyanez a logika érvényes a szén-dioxid-árzás új ágazatokra való kiterjesztésére is.

A tengeri közlekedési ágazat határokon átnyúló dimenziója európai szintű összehangolt fellépést tesz szükségessé. Az uniós fellépés ösztönözheti és előkészítheti a szélesebb körű fellépést is, például a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten (IMO) belül a tengeri közlekedés tekintetében, illetve a harmadik országok általi fellépést.

- **Arányosság**

Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat 3. és 7. szakaszában foglaltak szerint a javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel nem lépi túl a 2030-ra vonatkozó uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési célkitűzés költséghatékony módon történő megvalósításához szükséges mértéket, ugyanakkor biztosítja a belső piac megfelelő működését.

Az Európai Tanács jóváhagyta az üvegházhatású gázok kibocsátásának az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal történő, az egész gazdaságra kiterjedő, Unión belüli csökkentését 2030-ig. Ez a javaslat ezen üvegházhatásúgáz-kibocsátás nagy részére kiterjed, és e cél elérése érdekében felülvizsgálja az EU ETS irányelvet.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

E javaslat célkitűzéseinek elérése egy irányelvvel biztosítható a legjobban. Ez a legmegfelelőbb jogi eszköz a meglévő EU ETS irányelv (2003/87/EK irányelv) módosításához.

Egy irányelv azt követeli meg a tagállamoktól, hogy a kitűzött célokat elérjék, és az intézkedéseket nemzeti anyagi és eljárásjogi rendszerükbe átültessék. E megközelítés nagyobb szabadságot biztosít a tagállamoknak az uniós intézkedések végrehajtásakor, mint egy rendelet, hiszen a tagállamok így megválaszthatják az irányelvben foglalt intézkedések végrehajtásának legmegfelelőbb eszközeit. Ez a tagállamok számára lehetővé teszi annak biztosítását, hogy a módosított szabályok összhangban álljanak az EU ETS-t végrehajtó hatályos nemzeti anyagi és eljárásjogi rendszerükkel, mindenekelőtt a létesítmények számára kiadott engedélyek, illetve a jogérvényesítési eszközök és szankciók szabályozása vonatkozásában.

Az irányelv a megfelelő eszköz a piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosítására is, mivel e jogi eszköz felülvizsgálata szorosan összefügg az EU ETS fokozott törekvéseinek a piaci stabilitásra gyakorolt hatásaival.

Ez az irányelv a megfelelő eszköz a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelet módosítására is, mivel ez az irányelv az (EU) 2015/757 rendeletből eredő kibocsátási adatok alapján belefoglal az EU ETS-be bizonyos tengeri közlekedési tevékenységekből származó CO₂-kibocsátásokat.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

Az (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁶ módosított, 2021-től alkalmazandó jelenlegi ETS jogszabály végrehajtásának korai szakasza miatt nem került sor e javaslat utólagos értékelésére vagy célravezetőségi vizsgálatára. Következésképpen az értékeléshez korlátozott mennyiségű adat állt rendelkezésre.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A javaslat kidolgozásának különböző lépéseibe bevonták a tagállamokat, a magánszektor ágazati képviselőit, a nem kormányzati szervezeteket, a kutatóintézeteket és felsőoktatási intézményeket, a szakszervezeteket és a polgárokat.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer felülvizsgálata a 2030-ra vonatkozó éghajlatpolitikai céltervre vonatkozó visszajelzésekre, valamint az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek a párhuzamos szakpolitikákkal és az európai zöld megállapodás tágabb célkitűzéseivel való kapcsolataira épül. Az EU ETS felülvizsgálatával kapcsolatos konzultációk fő célja az volt, hogy összegyűjtsék az érdekelt felek álláspontját a meglévő uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer megerősítéséről, az EU ETS új ágazatokra (tengeri közlekedés, valamint épületek, közúti közlekedés, illetve minden fosszilis tüzelőanyag égetése) történő kiterjesztésére, továbbá a piaci stabilizációs tartalék felülvizsgálatára vonatkozóan. A konzultáció arra is választ várt, hogy miként lehet kezelni a kibocsátásáthelyezés kockázatát, a bevételek felhasználását és az alacsony szén-dioxid-kibocsátás támogatási mechanizmusait.

A Bizottság először egy bevezető hatásvizsgálatról kért visszajelzést, amely hatásvizsgálat felvázolta a felülvizsgálat kezdeti megfontolásait és szakpolitikai alternatíváit¹⁷. A Bizottság ezt követően nyilvános online konzultációt szervezett az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag minden egyes javaslatához kapcsolódó kérdőív segítségével, amelyre közel 500 válasz érkezett¹⁸. A tengeri közlekedés szén-dioxid-árazására vonatkozó kezdeményezés támogatása érdekében célzott felmérést végeztek az érdekelt felek körében, amelyet célzott interjúprogram kísért¹⁹. Emellett a Bizottság (virtuális) két- és többoldalú találkozókat tartott az érdekelt felekkel, többek között a különböző ágazatok ágazati képviselőivel, szakszervezetekkel, nem kormányzati szervezetekkel és tagállamokkal, és virtuális konferenciákon vett részt. Végezetül a Bizottság megbízott egy vállalkozót, hogy szervezzen két szakértői munkaértekezletet a piaci stabilizációs tartalék felülvizsgálatáról²⁰.

A konzultációs tevékenységek eredményeiről az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat számol be, és azokat a jelenlegi javaslat esetében a lehető legnagyobb mértékben figyelembe vették.

Összességében elmondható, hogy a nyilvános konzultációk során széles támogatás mutatkozott az EU ETS mint politikai eszköz iránt.

Számos érdekelt fél támogatja a meglévő uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer megerősítését annak érdekében, hogy a 2030-ra vonatkozó új célkitűzéssel összhangban és költséghatékonysági megfontolások alapján fokozni lehessen a törekvéseit. Csak néhány magánszektorbeli és civil társadalmi válaszadó érvelt a költséghatékonyság elvéhez képest alacsonyabb vagy magasabb hozzájárulás mellett. A megerősített célkitűzés elérése érdekében az érdekelt felek általában fontosnak tartották a lineáris csökkentési tényező kiigazítását, míg

¹⁷ A bevezető hatásvizsgálat 2020. október 29. és 2020. november 26. között állt nyitva visszajelzésre, és mintegy 250 hozzászólás érkezett be e hatásvizsgálattal kapcsolatban. Az eredmény megtalálható a következő weboldalon: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System>

¹⁸ Ez 2020. november 13. és 2021. február 5. között 12 hétig állt nyitva. Az eredmény megtalálható a következő weboldalon: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation>

¹⁹ Az érdekelt felek körében végzett felmérés 2020 decemberétől 2021 februárjáig tartott, a célzott interjúprogram pedig 2021 januárjától 2021 februárjáig.

²⁰ https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en
https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en

néhány érdekelt fél kiemelte a kibocsátási egységek mennyiségének egyszeri csökkentésével való ötvözés fontosságát, amint az ebben a javaslatban is szerepel.

Az ingyenes kiosztást és a kibocsátásáthelyezés kockázatát illetően az érdekelt felek nagy többsége támogatja a jelenlegi kibocsátásáthelyezési keret módosítását, míg néhány ágazati érdekelt fél változtatás nélkül kívánja fenntartani a jelenlegi kibocsátásáthelyezési keretet. A konkrét módosítási alternatívákkal kapcsolatos vélemények vegyesek, és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését ösztönző egyéb intézkedések bevezetése kapta a legnagyobb támogatást. A javaslat ilyen ösztönzőket biztosít azáltal, hogy az ingyenes kiosztást az energiahatékonyságot növelő eljárásokba történő beruházásoktól teszi függővé. A referenciaértékeknek az innováció és a technológiai fejlődés gyorsabb beépítése érdekében történő módosítása az érdekelt felek széles körétől kapott támogatást, kivéve a magánszektor egyes részeit. A javaslat ezt a megközelítést is magában foglalja, mivel úgy tekinthető, hogy az ingyenes kiosztás méltányosabb és átláthatóbb eloszlását eredményezi, mint az ágazatközi korrekciós tényező által valamennyi ágazatban alkalmazott nagyobb mértékű csökkentés.

Ami az árverésből származó bevételek felhasználását illeti, a javaslat számos érdekelt fél azon véleményét tükrözi, hogy szigorúbb szabályokra van szükség annak biztosításához, hogy a tagállamok az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer átverésből származó bevételeit az éghajlat-politikai célkitűzésekkel összhangban költsek el.

Az alacsony szén-dioxid-kibocsátást finanszírozó mechanizmusok tekintetében az érdekelt felek általában üdvözlik az Innovációs Alap méretének növelését, valamint további támogató eszközök, például a karboncsökkentési célú szerződések bevezetését. Ezt a javaslat megfelelően tükrözi az Innovációs Alap méretének növelésével és hatályának kiterjesztésével.

Ami a Modernizációs Alapot illeti, az érdekelt felek többsége – különösen a civil társadalom és a magánszektor egyes részei – támogatja a Modernizációs Alap növelését, amint az ebben a javaslatban is megjelenik. Az érdekelt felek általában támogatják a Modernizációs Alapból finanszírozható beruházástípusok észszerűsítését, valamint a Modernizációs Alap és az európai zöld megállapodás közötti összhang javítását. A javaslat azáltal járul hozzá ehhez a célkitűzéshez, hogy megszünteti a fosszilis tüzelőanyagokkal működő távfűtés finanszírozására egyes tagállamokban vonatkozó kivételt.

A piaci stabilizációs tartalék széles körű támogatást élvez az érdekképviselői csoportok körében; nincs azonban konszenzus arról, hogy paramétereit miként kellene megváltoztatni. A civil társadalom jobban támogatta a piaci stabilizációs tartalék paramétereinek megerősítését, mint a magánszektor. Támogatták az érvénytelenítési szabály fenntartását, akár fenntartás nélkül, akár módosítással, míg egyes érdekelt felek az érvénytelenítési szabály eltörlését javasolták. A szakértői munkaértekezleten néhány érdekelt fél úgy vélte, hogy a jelentős értékhatár-hatások elkerülése érdekében változó felvételi arányra van szükség, továbbá gyakoribb felülvizsgálatokra. A javaslat egyensúlyt teremt a piaci többlet észszerű időn belüli csökkentésének szükségessége, a mechanizmus kiszámíthatósága és összetettsége között. Emellett az a javaslat, hogy a többlet kiszámításakor vegyék figyelembe a légi közlekedési kibocsátási egységeket és kibocsátásokat, megfelel az érdekelt felek többsége által előnyben részesített alternatívának.

Ami a tengeri közlekedést illeti, a célzott felmérésben részt vevő érdekelt felek túlnyomó többsége jelezte, hogy a tengerhasznosítási ágazatnak a jelenleginél nagyobb mértékben kellene hozzájárulnia az éghajlat-politikai fellépéshez. A jelenlegi uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek a tengeri közlekedésre való kiterjesztése a javasolt alternatívák közül az érdekelt felek által előnyben részesített szén-dioxid-árzási alternatíva, míg a hajózási ágazat hangsúlyozta a nemzetközi szintű intézkedések fontosságát. A javaslat foglalkozik az érdekelt felek álláspontjával: kiterjed az EU-n belüli utakból származó kibocsátásokra és az EU-n kívüli utakból származó kibocsátások felére, valamint felülvizsgálati záradékot tartalmaz a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) piaci alapú globális intézkedésekkel kapcsolatos munkáját érintően. Ez egyike annak az öt megközelítésnek, amelyeket az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) összefüggésében még mindig vizsgálnak.

Ami a közúti közlekedési és az építőipari ágazatot illeti, számos érdekelt fél, köztük a munkáltatói és a munkavállalói oldal szociális partnerei általában kételkednek abban, hogy a kibocsátáskereskedelmet ezekre az ágazatokra is ki kellene-e terjeszteni. A bemutatott alternatívák közül az érdekelt felek széles köre által előnyben részesített szakpolitikai alternatíva, hogy egy külön, önálló rendszerrel kezdjenek, amint az ebben a javaslatban is szerepel. Megoszlanak a vélemények arról, hogy már az EU ETS felülvizsgálata során meg kell-e határozni, hogy a közúti közlekedési és az építőipari ágazat kibocsátáskereskedelme mikor és hogyan integrálható fokozatosan a meglévő EU ETS-be. Különösen a nem kormányzati szervezetek hívták fel a figyelmet a két rendszer összekapcsolásával kapcsolatos kockázatokra. A javaslat megfelelően figyelembe veszi ezeket az aggályokat azáltal, hogy külön, de egymással szomszédos kibocsátáskereskedelmet és egy felülvizsgálati záradékot javasol.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Ez a javaslat az EU ETS előző, 2018-ban lezárult felülvizsgálatához kapcsolódó hatásvizsgálatban, a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervet kísérő hatásvizsgálatban²¹, a Bizottságnak egy virágzó, modern, versenyképes és klímasemleges gazdaságról kialakított európai hosszú távú stratégiai jövőképeinek a támogatása céljából végzett elemzésben²², valamint a zöld megállapodás egyéb párhuzamos kezdeményezéseiben összegyűjtött releváns bizonyítékokon, továbbá a tengeri közlekedés, a közúti közlekedés és az épületek üvegházhatásúgáz-kibocsátásával kapcsolatos korábbi tanulmányokon alapul. A javaslat a kibocsátási adatokra és az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszerek végrehajtása során szerzett tapasztalatokra épül.

Az „Irány az 55 %!” szakpolitikai csomag egyéb javaslataihoz és hatásvizsgálataikhoz hasonlóan ez a javaslat is az uniós gazdaság teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátására kiterjedő integrált modellezési eszközök gyűjteményét alkalmazza. Ezeket az eszközöket a 2030-ra

²¹ SWD(2020)176.

²² Európai Bizottság: A Tiszta bolygót mindenkinek – Európai hosszú távú stratégiai jövőkép egy virágzó, modern, versenyképes és klímasemleges gazdaságról című bizottsági közleményt (COM(2018) 773) támogató részletes elemzés, Brüsszel 2018. november 28.

vonatkozó éghajlat-politikai céltervhez kidolgozott forgatókönyvekre építve a 2030-ra vonatkozó megnövelt éghajlat-politikai célkitűzéssel összhangban álló, önkonzisztens szakpolitikai csomagokat tükröző fő forgatókönyvek kidolgozásához használják.

A forgatókönyvek az aktualizált uniós referencia-forgatókönyvön²³ alapulnak, amely a Covid19 hatásait is magában foglalva előre jelzi a jelenlegi szakpolitikai keretben az uniós és nemzeti energiarendszerek és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás alakulását. Ezeket a forgatókönyveket az Athéni Nemzeti Műszaki Egyetem E3M laboratóriumával kötött szerződés alapján dolgozták ki, és a részletes modellezési eredményeket a javaslatokkal együtt teszik közzé.

Ezen túlmenően a Bizottság az EU ETS-re vonatkozó, szakértői értékelésen alapuló empirikus kutatások növekvő körére támaszkodik, és több támogatási szerződést is igénybe vesz. A támogatási szerződések közül a Vivid Economics tanulmányt készítette, hogy támogassa az Európai Bizottságot a piaci stabilizációs tartalék felülvizsgálatában²⁴. A kibocsátásáthelyezésre vonatkozó rendelkezéseket illetően az Öko-Institut, a Trinomics, a Ricardo és az Adelphi végzett támogató munkát.

Ezenkívül a Ricardo vezette tanulmánycsoport tanulmányt készített „Az EU ETS a tengeri közlekedés tekintetében és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének lehetséges alternatívái vagy kombinációi” címmel²⁵.

- **Hatásvizsgálat**

A javasolt irányelvet hatásvizsgálat kíséri, amely a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célterv átfogó hatásvizsgálatának²⁶ megállapításaira épül. Ez képezte az elemzési alapot annak a célkitűzésnek a meghatározásához, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább nettó 55 %-kal csökkenjen az üvegházhatású gázok kibocsátása. A vezetői összefoglalót és a Szabályozói Ellenőrzési Testület hatásvizsgálattal kapcsolatos kedvező véleményét szintén nyilvánosságra hozzák. A hatásvizsgálat integrált modellezési forgatókönyveken alapul, amelyek tükrözik a különböző szakpolitikai eszközök gazdasági szereplőket érintő kölcsönhatását, hogy biztosítsák az egymást kiegészítő jelleget, a koherenciát és hatékonyságot a 2030-as éghajlatvédelmi törekvések megvalósítása során. Ezt egészítik ki a rendelkezésre álló adatok és a konkrét szakpolitikai tervezési kérdések kezelésére szolgáló egyedi elemzési eszközök.

²³ Modellezésen alapuló előrejelzések az energia, a közlekedés és az üvegházhatású gázok kibocsátásának 2050-ig tartó tendenciáiról, amelyek az EU egészére jellemző konzisztens feltételezésekre, a tagállami és az uniós szakpolitikákra, valamint a tagállamok egyedi jellemzőire épülnek; továbbá a tagállami szakértőkkel folytatott konzultációra támaszkodnak.

²⁴ Vivid Economics (2021) – „Review of the EU ETS’ Market Stability Reserve” (Az EU ETS piaci stabilizációs tartalékának felülvizsgálata), az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság számára készített jelentés, közzététele hamarosan várható.

²⁵ Ricardo, E3 Modelling és Trinomics, (2021) – „Study on EU ETS for maritime transport and possible alternatives options or combinations to reduce greenhouse gas emissions”, közzététele hamarosan várható.

²⁶ SWD(2020)176.

A hatásvizsgálat a problémák három típusát elemzi. Egyrészt az azzal kapcsolatos problémákat, hogy meg kell erősíteni a meglévő EU ETS-t az 1990-es szinthez képest 2030-ig elérendő, megemelt, legalább 55 %-os nettó üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési célkitűzésnek megfelelően, elkerülve ugyanakkor a kínálat és a kereslet közötti egyensúlyhiányt. Másodszor, biztosítani kell, hogy bizonyos ágazatok kellő mértékben hozzájáruljanak a megnövelt célkitűzés eléréséhez. Végezetül, növelni kell a beruházásokat, és nagyobb kapacításra van szükség a kibocsátáscsökkentési intézkedések hatásai eloszlásának kezeléséhez, miközben a pénzeszközök továbbra is korlátozottak.

Ami a meglévő uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer megerősítését illeti annak érdekében, hogy ambíciószintje a 2030-ra megvalósítandó legalább -55 %-os nettó célkitűzéssel összhangban növekedjen, az alternatívacsomagok bármelyike hatékony és eredményes lenne a 2030-ra vonatkozó célkitűzés elérése szempontjából. A hatásvizsgálat azt is megállapította, hogy a karbonszegény technológiák elterjedésének ösztönzése érdekében célzottabb megközelítésre van szükség az ingyenes kiosztás tekintetében, amennyiben az még mindig alkalmazandó, megerősített referenciaértékek és a dekarbonizációs erőfeszítésektől való függővé tétel formájában.

Ami a piaci stabilizációs tartalékot illeti, a hatásvizsgálat többek között azt mutatta, hogy az EU ETS megfelelő működésének fenntartása érdekében a felvételi arányt 2030-ig 24 %-on kell tartani, és úgy kell kiigazítani, hogy megszűnjön a nemkívánatos „értékhatár-hatás”. Ez az értékhatár-hatás akkor jelentkezik, amikor a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma (a TNAC) nagyon közel van a 833 milliós felső küszöbértékhez, amely meghatározza a kibocsátási egységek piaci stabilizációs tartalékba történő felvételét. Ebben az esetben a TNAC-ban eggyel több vagy kevesebb kibocsátási egység 200 millió kibocsátási egység teljes felvett mennyiségét idézheti elő, vagy semmit sem, attól függően, hogy a TNAC a küszöbérték felett vagy alatt van-e. Az ezzel kapcsolatos bizonytalanság áringadozást okozhat a piacon, és növelheti a piaci visszaélés kockázatát.

Az éghajlat-politikai keret tengeri közlekedésre való kiterjesztése tekintetében négy fő alternatívát és különböző földrajzi hatályokat elemeztek. Az előnyben részesített alternatíva a tengeri közlekedési ágazatnak a meglévő EU ETS-be való integrálása.

A hatásvizsgálat fő alternatívaként a kibocsátáskereskedelem új, önálló kibocsátáskereskedelemkénti létrehozását tekintette át a közúti közlekedés és az épületek, illetve a fosszilis tüzelőanyagok mindennemű égetése tekintetében. Mindkét alternatíva további gazdasági ösztönzőket biztosítana, és a határérték révén garantálná, hogy az érintett ágazatokban a 2005-ös szinthez képest ugyanaz a relatív, 43 %-os kibocsátáscsökkentés valósuljon meg 2030-ra. Ha a jelenleg a kibocsátáskereskedelmi rendszeren kívüli valamennyi fosszilizüzelőanyag-fogyasztó ágazat helyett csak az épületeket és a közúti közlekedést vonják a további kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá, az egyértelmű előnyökkel jár a gazdasági hatékonyság szempontjából, különösen azért, mert elkerülhető lenne egy új, kibocsátásáthelyezési kockázat elleni védelmi rendszer létrehozása a kisipar azon részei számára, amelyeknek ugyan szükségük lenne egy ilyen rendszerre, de az az előnyökhöz képest valószínűleg aránytalan terhet róna rájuk.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az EU ETS-re vonatkozó jogszabályok következetesen olyan megközelítéseket részesítettek előnyben, amelyek mind a gazdasági szereplők, mind a közigazgatási szervek szabályozási terheit a lehető legkisebbre csökkentik. Noha az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények többsége az energiaigényes iparágakban működik, amelyek piaci struktúrájában a nagyvállalatok dominálnak, a javaslat nem feledkezik meg a kis kibocsátókról sem, amelyek adott esetben kkv-k vagy mikrovállalkozások tulajdonában vannak. Különösen, a kibocsátások nyomon követéséhez és jelentéséhez kapcsolódó adminisztratív terheket és költségeket csökkentő meglévő szabályokon túlmenően az ilyen, alacsony kibocsátású létesítmények számára az is előnyös, hogy a tagállamoknak lehetőségük lesz arra, hogy kivonják e létesítményeket az EU ETS hatálya alól, amennyiben olyan nemzeti szintű intézkedések hatálya alá tartoznak, amelyek egyenértékű hozzájárulást eredményeznek a kibocsátáscsökkentéshez.

A minőségi jogalkotás iránti bizottsági elkötelezettségnek megfelelően és annak biztosítása érdekében, hogy a javaslat megfelelő egyensúlyt teremtsen, e javaslat inkluzív módon, teljes átláthatóság és az érdekelttekkel folytatott folyamatos eszmecsere mellett, a külső visszajelzésekre odafigyelve és külső vizsgálatokat is figyelembe véve készült (lásd a szakértői vélemények beszerzéséről és felhasználásáról szóló részt is).

A tengeri közlekedésre való tervezett kiterjesztés olyan meglévő nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési (MRV) mechanizmusokra épülne, amelyek mentesítik a kis hajókat, és amelyeket módosítani kell annak érdekében, hogy alkalmasak legyenek a kibocsátás-kereskedelemre. Egy egységes nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer fenntartása nyomán alacsonyabb szintű normakövetésre irányuló erőfeszítésekre lesz szükség a hajózási társaságok részéről, és adminisztratív terheik is mérsékeltebbek lesznek, mintha több rendszer létezne. A többi ágazatra vonatkozó új uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszert upstream kellene alkalmazni, az adóraktárakat vagy a tüzelőanyag-forgalmazókat szabályozó meglévő rendelkezésekre építve.

- **Alapvető jogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és tekintettel van különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elvekre. Különösen hozzájárul a magas szintű környezetvédelem célkitűzéséhez a fenntartható fejlődésnek a Charta²⁷ 37. cikkében foglalt elvével összhangban.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az EU ETS jelentős bevételekkel jár. Jelenleg az árverésből származó bevételek többsége a tagállamokat illeti meg.

²⁷ HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

Az uniós költségvetési keret kiigazításait a Bizottság a következő sajtóforrás-csomag részeként fogja előterjeszteni, ideértve a többéves pénzügyi keret módosítására irányuló javaslatot is. A tagállamok nemzeti költségvetései számára előnyös lesz az EU ETS hatályának a tengeri közlekedésre való kiterjesztése, valamint a közúti közlekedésre és az épületekre vonatkozó új kibocsátáskereskedelem.

Az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék biztonságos működését az Unió költségvetéséből finanszírozzák. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatályának a tengeri közlekedésre való kiterjesztése, valamint a közúti közlekedésre és az épületekre vonatkozó új uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer további forrásokat igényel az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék biztonságos működéséhez, az e javaslatot kísérő pénzügyi kimutatásban meghatározottak szerint. Ezeket a forrásokat újraelosztás útján bocsátják rendelkezésre, figyelembe véve a jelenlegi többéves pénzügyi keretben az európai közigazgatásra vonatkozó költségvetési és személyzeti korlátokat, míg a kapcsolódó operatív kiadásokat a LIFE program keretösszegéből finanszírozzák. Az informatikai fejlesztésre és a közbeszerzésre az informatika és a kiberbiztonság finanszírozására vonatkozó iránymutatásokról szóló, 2020. szeptember 10-i közleménnyel²⁸ összhangban kerül sor, amely magában foglalja bizonyos informatikai kiadások előzetes jóváhagyását az Európai Bizottság Informatikai és Kiberbiztonsági Tanácsának részéről.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A Bizottság az EU ETS irányelv 10. cikkének (5) bekezdésében előírtaknak megfelelően az éves szén-dioxid-piaci jelentésében továbbra is nyomon követi és értékeli az EU ETS működését. Ez az EU ETS jelenlegi felülvizsgálatának hatásaira is kiterjed. A Bizottság éves szén-dioxid-piaci jelentése és a tagállamok éves jelentése azokra az ágazatokra is vonatkozik, amelyekre kiterjesztik a kibocsátáskereskedelmet. Az új ágazatok szabályozása révén szerzett nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési adatok kulcsfontosságú információforrást jelentenek majd a Bizottság számára az érintett ágazatokban elért előrehaladás értékeléséhez.

A hajózásra vonatkozó nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési szabályoknak a COM(2019) 38 final javaslattal és e javaslattal módosított (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletben megállapított szabályokat kell követniük.

Ezenfelül az EU ETS irányelv alkalmazása terén elért előrehaladás értékeléséről maga az irányelv jelenlegi 21. cikke rendelkezik²⁹.

²⁸ C(2020) 6126.

²⁹ Ez a cikk előírja a tagállamok számára, hogy éves jelentést nyújtsanak be a Bizottságnak, különös figyelmet fordítva többek között a kibocsátási egységek kiosztására, a kibocsátási egység-forgalmi jegyzék működtetésére, a nyomon követés, a jelentéstétel, a hitelesítés és az akkreditáció alkalmazására, valamint a megfeleléssel összefüggő kérdésekre.

A kezdeményezés alapját az integrált nemzeti energia- és klímatervek esetében alkalmazandó eljárás, továbbá az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra és az éghajlatváltozással kapcsolatos egyéb információkra vonatkozóan az (EU) 2018/1999 rendeletben³⁰ meghatározott szilárd átláthatósági keret képezi. Az előrehaladás rendszeres értékeléséhez a Bizottság többek között a tagállamok által az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról szóló rendeletnek megfelelően benyújtott információkra és beszámolókra fog támaszkodni. Az ezen irányelv alapján keletkező árverési bevételek felhasználásáról szóló jelentéstételre vonatkozó rendelkezéseket is az (EU) 2018/1999 rendelet határozza meg. Az ezen irányelvben végrehajtott változtatások hatásait elemezni kell, és ennek nyomán szükségessé válhat az említett rendelet későbbi módosítása a két jogi aktus közötti koherencia biztosítása érdekében.

A nyomon követésre és az értékelésre vonatkozó további részleteket az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat 9. szakasza tartalmazza.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az EU ETS irányelv módosuló fő elemei a következők:

Tengeri közlekedés (3. cikk, 3g–3ge. cikk és 16. cikk)

A javaslat kiterjeszti az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének hatályát a tengeri közlekedésre. E célból a javaslat módosítja a „kibocsátás” 3. cikk b) pontjában szereplő meghatározását, hogy az magában foglalja a tengeri közlekedési tevékenységet folytató hajók kibocsátásait, az irányelv II. fejezetét a „légi és tengeri közlekedésre” is kiterjeszti, és az I. mellékletbe új tevékenységként felveszi a tengeri közlekedést. Továbbá a 3. cikk v) pontjában, illetve a 3. cikk w) pontjában új fogalommeghatározásként illeszti be a „hajózási társaság” és a „hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóság” fogalmát. A II. fejezet tengeri közlekedésre való kiterjesztése érdekében a szöveg a 3g–3ge. cikkel egészül ki.

Az EU ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztése az EU-n belüli utakból származó kibocsátásokra, az EU-n kívüli utakból származó kibocsátások felére és az uniós kikötőkben a veszteglőhelyeken keletkező kibocsátásokra vonatkozik; a tengeri közlekedésre ugyanazoknak a szabályoknak kell vonatkozniuk, mint amelyek az EU ETS hatálya alá tartozó egyéb ágazatokra vonatkoznak az árverés, a kibocsátási egységek átruházása, leadása és törlése, a szankciók és a kibocsátási egység-forgalmi jegyzékek tekintetében (16. cikk). A tengeri közlekedési ágazatban a kibocsátási egységek leadására vonatkozó kötelezettség a 2023–2025 közötti időszakban fokozatosan kerül bevezetésre, a hajózási társaságoknak 2026-tól kell leadniuk hitelesített kibocsátásuk 100 %-át (3ga. cikk). E fokozatos bevezetésnek megfelelően, amennyiben ezekben az években kevesebb kibocsátási egységet adnak le a tengeri közlekedés hitelesített kibocsátásai tekintetében, a le nem adott kibocsátási egységek

³⁰ 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., 1. o.).

mennyiségét törölni kell. A módosított (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott nyomkövetési és jelentési szabályokat, valamint hitelesítési és akkreditációs szabályokat alkalmazni kell (3gb. és 3gc. cikk). Az EU ETS szankciókra vonatkozó általános szabályain túlmenően az olyan hajózási társaság felelőssége alá tartozó hajókkal szemben, amelyek két vagy több egymást követő jelentési időszakban nem adtak le kibocsátási egységeket, kiutasító határozat adható ki, amelynek értelmében a lobogó szerinti tagállam feltartóztathatja az ilyen hajókat, és az ilyen hajótól megtagadható a lobogó szerinti államtól eltérő tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe való belépés (16. cikk (11a) bekezdés). Az EU ETS hatálya alá tartozó valamennyi hajózási társaságot egy tagállamhoz – az igazgatási hatósághoz – rendelik az irányelv szerinti igazgatása tekintetében. Az igazgatási hatóság meghatározása a hajózási társaság bejegyzésének helye alapján történik. Ha a társaságot nem jegyezték be valamelyik tagállamban, ahhoz a tagállamhoz kell rendelni, ahol az előző két nyomkövetési évben a legtöbb kikötői megállást teljesítette. 2024-től a Bizottságnak közzé kell tennie és rendszeresen aktualizálnia kell az irányelv hatálya alá tartozó hajózási társaságok és az azok igazgatási hatóságainak jegyzékét (3gd. cikk). Az igazgatási hatóságok kérhetik az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) segítségét az ezen irányelv szerinti kötelezettségeik teljesítéséhez, különösen a nyomkövetési tervek jóváhagyása és a kibocsátások hitelesítése tekintetében (18b. cikk). Az (EU) 2015/757 rendelet végrehajtása terén szerzett tapasztalatainak és informatikai eszközeinek köszönhetően az EMSA ezenfelül segítheti az igazgatási hatóságokat az irányelv végrehajtásában, például az információcsere megkönnyítésével vagy iránymutatások és kritériumok kidolgozásával. A javaslat jelentéstételi és felülvizsgálati záradékok tartalmaz (3ge. cikk) e fejezet végrehajtásának nyomon követése és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet szintjén bekövetkező releváns fejlemények figyelembevétele érdekében.

Lineáris csökkentési tényező és egyszeri határérték-csökkentés (9. cikk)

A lineáris csökkentési tényező az EU ETS irányelvet módosító ezen irányelv hatálybalépését követő évtől 4,2 %-ra változik. A megnövelt lineáris csökkentési tényezőt a határérték egyszeri lefelé történő kiigazításával kombinálják, így az új lineáris csökkentési tényező ugyanazzal a hatással jár, mintha 2021-től lett volna alkalmazandó. Ez biztosítja, hogy a kibocsátási egységek teljes mennyisége (a határérték) nagyobb éves ütemben csökkenjen, és így az EU ETS hatálya alá tartozó ágazatok összesített kibocsátáscsökkenése 2030-ra elérje a 61 %-ot 2005-höz képest. Ezen túlmenően az ezen irányelv hatálybalépését követő évtől a határértéket meg kell növelni az EU ETS-be belefoglalandó, a tengeri közlekedésből származó kibocsátásoknak megfelelő kibocsátási egységekkel, amelyek az uniós tengeri közlekedési MRV-rendszerben szereplő, 2018-re és 2019-re vonatkozó adatokból vezetnek le és 2021-től kezdődően lineáris csökkentési tényezővel igazítanak ki.

Az árverésből származó bevételek felhasználása (10. cikk)

Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású beruházások megnövekedett igényeinek kezelése érdekében az árverésből származó bevételek felhasználására vonatkozó rendelkezés úgy módosul, hogy a tagállamok az összes bevételt – amennyiben azt nem az uniós költségvetéshez rendelik – éghajlatváltozással kapcsolatos célokra, többek között az alacsony

jövedelmű háztartások fenntartható energetikai felújításának támogatására fordítsák. Az uniós költségvetési keret kiigazításait a Bizottság a következő sajátforrás-csomag részeként fogja előterjeszteni, beleértve a többéves pénzügyi keret módosítására irányuló javaslatot is.

Továbbá az átmenet elosztási és társadalmi hatásainak kezelése érdekében a javaslat a határérték további 2,5 %-ának árverés útján történő értékesítését írja elő azon tagállamok energetikai átmenetének a Modernizációs Alapon keresztül történő finanszírozására, amelyek egy főre jutó GDP-je 2016–2018-ban nem érte el az uniós átlag 65 %-át.

Szigorúbb referenciaértéken alapuló megközelítés és az ingyenes kiosztás feltételhez kötöttségének megállapítása (10a. cikk (1) bekezdés)

Annak érdekében, hogy a határérték kiigazítását követően csökkenjen az ágazatközi korrekciós tényező alkalmazásának lehetősége, javasolt a referenciaértékek aktualizálása az ágazatok és alágazatok kibocsátáscsökkentésének szorosabb nyomon követése érdekében, a maximális aktualizálási arány jelenlegi 1,6 % helyett 2026-tól évi 2,5 %-ra emelésével. Ez a megközelítés úgy tekinthető, hogy az ingyenes kiosztás méltányosabb és átláthatóbb elosztását eredményezi, mint az ágazatközi korrekciós tényező által valamennyi ágazatban alkalmazott nagyobb mértékű csökkentés.

Emellett az ingyenes kiosztást a dekarbonizációs erőfeszítésektől teszik függővé a karbonszegény technológiák elterjedésének ösztönzése érdekében. Az energiahatékonysági irányelv jelenlegi 8. cikkének (4) bekezdése szerinti energetikaiaudit-kötelezettség hatálya alá tartozó létesítményeknek végre kell hajtaniuk az auditjelentés ajánlásait, vagy bizonyítaniuk kell olyan egyéb intézkedések végrehajtását, amelyek az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az auditjelentésben ajánlottakkal egyenértékű csökkentését eredményezik. Ellenkező esetben csökkennének a részükre ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek. Az energiahatékonysági irányelv jelenlegi 8. cikkének (4) bekezdésével összhangban a kkv-kra nem vonatkozik az energetikai audit. Továbbá az energiahatékonysági irányelv 8. cikkének (6) bekezdésében foglalt feltételek mellett azok a vállalkozások, amelyek nem kkv-k, és amelyek energia- vagy környezetközpontú irányítási rendszert alkalmaznak, mentesülnek az energetikai audit követelménye alól. Javasolt az energetikai audit elvégzése alóli mentességet meghatározó szabályokat módosítani a felülvizsgált energiahatékonysági irányelvben a kkv-k mentességéről az energiafogyasztáson alapuló mentességre. Egy ilyen mentességi szabály az ingyenes kiosztás feltételhez kötöttsége tekintetében is megfelelő lenne.

Az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó intézkedések (10a. cikk (1) bekezdés)

Az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó intézkedés (CBAM) a kibocsátásáthelyezés kockázatának csökkentését szolgáló alternatív intézkedés. Az említett intézkedés hatálya alá tartozó ágazatok és alágazatok ezért nem részesülhetnek ingyenes kiosztásban. Az irányelv átmeneti időszakot állapít meg annak érdekében, hogy a gyártók, importőrök és kereskedők alkalmazkodni tudjanak az új rendszerhez, a CBAM fokozatos bevezetésével egyidejűleg az ingyenes kiosztás fokozatos csökkentése mellett. Szabályokat határoznak meg az árverésre bocsátandó ingyenes kiosztásból levonandó végleges mennyiség kiszámítására vonatkozóan is.

Karboncsökkentési célú szerződések és az Innovációs Alap növelése (10a. cikk (8) bekezdés)

A karboncsökkentési célú szerződések (CCD-k) fontos szerepet játszanak az ipari kibocsátás csökkentés ösztönzésében, és lehetőséget kínálnak az EU-nak arra, hogy az innovatív éghajlatbarát technológiák befektetői számára olyan rögzített árat biztosítson, amely jutalmazza az EU ETS jelenlegi árszintjeit meghaladó CO₂-kibocsátás csökkentést. Az Innovációs Alap hatálya kibővült annak érdekében, hogy versenypályázati mechanizmusok – például CCD-k – révén támogatást tudjon nyújtani a projekteknek. Emellett az Innovációs Alapot 50 millió kibocsátási egységgel növelik, amelyeket ugyanúgy az ingyenes kiosztásra és árverésre rendelkezésre álló kibocsátási egységekből szereznek be, mint az Alap jelenlegi dotációja esetében. Ennek eredményeként 40 millió kibocsátási egység fog származni az ingyenes kiosztásra rendelkezésre álló kibocsátási egységekből, és 10 millió kibocsátási egység az árverésre bocsátandó kibocsátási egységekből.

Modernizációs Alap (10d. cikk)

Ez a javaslat összhangba hozza a Modernizációs Alapot az Unió új éghajlat-politikai célkitűzéseivel azáltal, hogy előírja, hogy a beruházásoknak összhangban kell lenniük az európai zöld megállapodás és az európai klímarendelet célkitűzéseivel, valamint hogy megszünteti a bármely fosszilis tüzelőanyaghoz – nem csak a szilárd fosszilis tüzelőanyagokhoz, mint a jelenlegi helyzetben – kapcsolódó beruházásokhoz nyújtott támogatást. A javaslat különösen: növeli az alap azon hányadát, amelyet kiemelt beruházásokba kell befektetni; nagyobb hangsúlyt fektet a megújuló energiaforrásokra és az energiahatékonyságra irányuló beruházásokra a közlekedés, az épületek, a hulladékgazdálkodás és a mezőgazdaság területén; az energiahatékonyságot a keresleti oldalon kiemelt területként tűzi ki célul, integrálva az ipart mint kifejezetten támogatható ágazatot; és magában foglalja a háztartásoknak az energiaszegénység kezeléséhez nyújtott támogatást is.

Szén-dioxid-leválasztás és -hasznosítás (3. cikk b) pont és 12. cikk (3b) bekezdés)

A fokozott éghajlatvédelmi törekvés ösztönözni fogja a kibocsátás csökkentést szolgáló összes technológiai megoldás alkalmazását, ideértve a szén-dioxid-leválasztást és -hasznosítást is. Következésképpen a javaslat megállapítja, hogy nem merülnek fel leadási kötelezettségek olyan CO₂-kibocsátásra vonatkozóan, amely kémiaiilag tartósan kötött egy termékben, így az nem kerül be a légkörbe rendeltetésszerű használat mellett.

Az innovatív karbonszegény technológiák előtt álló akadályok felszámolása az EU ETS hatályának és referenciaértékeinek módosításával (2. cikk, 10a. cikk és I. melléklet)

Az EU ETS ingyenes kiosztásról szóló szabályai módosulnak annak érdekében, hogy az áttörést jelentő technológiák bevezetése révén jobban támogassák az energiaigényes iparágak dekarbonizációját.

Az éppen a referenciaérték alatti hatékony technológiák több ingyenes kiosztásban részesülnek, mint amennyit kibocsátanak. Ez versenyhátrányba hozza az EU ETS-en kívüli innovatív technológiákat, ami eltántoríthat az e technológiákba történő beruházásoktól. Az

innovatív létesítmények kikerülhetnek az EU ETS hatálya alól, mert megváltoztatják termelési folyamatukat, vagy mert a létesítmény égetőegységeinek teljes névleges bemenő hőteljesítménye 20 MW alá csökken.

Ezt a visszatartó erőt az alábbiakkal kezelik: i. annak meghatározása, hogy a létesítmények az EU ETS-ben maradnak akkor is, ha égetőegységeik összkapacitását csökkentik az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése érdekében (pl. villamosítás révén); ii. a tevékenységek meghatározásának technológiasemlegessé tétele (a fosszilis tüzelőanyagokra vagy meghatározott termelési folyamatokra való hivatkozások megváltoztatása); iii. az égető kapacitás helyett a termelési kapacításra való hivatkozás és iv. a referenciaérték-meghatározások felülvizsgálata annak biztosítása érdekében, hogy a létesítmények egyenlő bánásmódban részesüljenek, függetlenül az alkalmazott technológiától, ideértve a karbonszegény vagy karbonsemleges technológiák alkalmazását is. Az innovatív létesítmények EU ETS-ben tartása a referenciaértékeket is csökkenti, és ezáltal nagyobb kibocsátáscsökkentést ösztönöz.

Az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmének bevezetése (IVa. fejezet)

Az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó új kibocsátáskereskedelmet 2025-től külön, önálló rendszerként kell létrehozni (IVa. fejezet). Az első évben a szabályozott szervezeteknek üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedéllyel kell rendelkezniük, és a 2024-re és 2025-re vonatkozó kibocsátásaikat jelenteniük kell (30b. és 30f. cikk). E szervezetekre vonatkozóan a kibocsátási egységek kiadása és a megfelelési kötelezettségek csak 2026-tól lesznek alkalmazandók, ami lehetővé teszi az új rendszer rendezett és hatékony működésbe lépését (30c., 30d. és 30e. cikk). Mivel az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban jelentős számú kis kibocsátó van, valamint a műszaki megvalósíthatóság és az adminisztratív hatékonyság érdekében a szabályozási pontot nem a kibocsátóknál állapítják meg, hanem az ellátási lánc felsőbb szintjein (30b. cikk és III. melléklet). Ezért az új rendszer keretében a szabályozott tevékenység az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban égetésre használt tüzelőanyagok szabad forgalomba bocsátása lesz (III. melléklet). Az építőipari és a közúti közlekedési ágazat hatályát az [üvegházhatást okozó gázok nemzeti jegyzékeire vonatkozó 2006. évi IPCC-iránymutatásokban \(III. melléklet\)](#) szereplő releváns kibocsátási források alapján határozzák meg. A szabályozott szervezetek meghatározása az (EU) 2020/262 tanácsi irányelvben³¹ foglalt jövedékiadó-rendszerrel összhangban történik, mivel a szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok mennyiségére vonatkozóan az említett irányelv értelmében már létezik stabil nyomkövetési és jelentéstételi mechanizmus adózási célokra. Az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban a nyomkövetési, jelentési és hitelesítési kötelezettségeket a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés tekintetében kialakított jól működő mechanizmusokkal (30. cikk f) pont).

Az új kibocsátáskereskedelmi rendszer szerinti kibocsátási határértéket 2026-tól a közös kötelezettségvállalási rendelet alapján gyűjtött adatok és az ambíciószint alapján határozzák

³¹ A Tanács (EU) 2020/262 irányelve (2019. december 19.) a jövedéki adóra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról (átdolgozás) (HL L 58., 2020.2.27., 4. o.).

meg, és csökkentik, hogy 2030-ra 43 %-os kibocsátáscsökkentést érjenek el 2005-höz képest az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban (30c. cikk és IIIa. melléklet). Megfelelő lineáris csökkentési tényezőt is meg kell határozni. Az új kibocsátáskereskedelem nyomom követésének és jelentésének kialakítását követően a 2028-ra vonatkozó kibocsátási egységek összmenyisége a 2024 és 2026 közötti időszak tekintetében rendelkezésre álló MRV-adatok alapján kerül kiigazításra. A lineáris csökkentési tényezőt csak akkor vizsgálják felül, ha az MRV-adatok jelentősen meghaladják a kezdeti határértéket, nem pedig az EU UNFCCC nyilvántartási adataitól való kisebb eltérések miatt.

Az új kibocsátáskereskedelemre szánt kibocsátási egységeket árverés útján értékesítik, mivel nem biztosítanak ingyenes kiosztást (30d. cikk). Annak érdekében, hogy az új ágazatokban zökkenőmentes legyen a kibocsátáskereskedelem megkezdése, bizonyos mennyiségű kibocsátási egységet előreütemeznek (a 30d. cikk (2) bekezdésének első albekezdése). Ezenkívül a piaci stabilitás kezdettől fogva történő biztosítása érdekében az érintett ágazatokban egyedi szabályok alapján piaci stabilizációs tartalék is működni fog (a 30d. cikk (2) bekezdésének második albekezdése). Mivel a rendszer új, enyhítő intézkedéseket hoznak a túlzott áringadozás potenciális kockázatának kezelésére, amely áringadozás különösen magas lehet az új ágazatokban a kibocsátáskereskedelem megkezdésekor (30h. cikk).

Az új ágazatokban a szén-dioxid-árazásból eredő egyes átmeneti és társadalmi kihívások kezelése, valamint az innováció célzott támogatásának biztosítása érdekében a közúti közlekedés és az épületek kibocsátáskereskedelme is hozzájárul a már meglévő, alacsony szén-dioxid-kibocsátási alapokhoz. Így a közúti közlekedés és az épületek új kibocsátáskereskedelmi rendszere keretében kiadott 150 millió kibocsátási egységet biztosítanak az Innovációs Alap rendelkezésére a zöld átállás ösztönzése érdekében (30d. cikk (4) bekezdés).

A Bizottság nyomom fogja követni az új kibocsátáskereskedelem szabályainak alkalmazását, és szükség esetén 2028. január 1-jéig felülvizsgálatra tesz javaslatot a rendszer hatékonyságának, igazgatásának és gyakorlati alkalmazásának javítása érdekében (30i. cikk).

A MSR határozat javaslat által módosítandó fő elemei a következők:

A légi közlekedés (1. cikk (4a) bekezdése) és a tengerhasznosítási ágazat nettó keresletének figyelembevétele

A javaslat a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának kiszámítását úgy módosítja, hogy az magában foglalja a légi közlekedésből származó kibocsátásokat és a légi közlekedés tekintetében kiadott kibocsátási egységeket. Az (EU) 2017/2392 európai parlamenti és tanácsi rendelet³² módosította az EU ETS irányelv 12. cikkének (3) bekezdését annak érdekében, hogy valamennyi üzemeltető felhasználhassa a leadási kötelezettségeire kiadott valamennyi kibocsátási egységet, beleértve a légi közlekedési kibocsátási egységeket

³² [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2017/2392 rendelete \(2017. december 13.\) a 2003/87/EK irányelvnek a hatály légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó jelenlegi korlátozásainak fenntartása és egy piaci alapú globális intézkedés 2021-től történő bevezetésének előkészítése céljából történő módosításáról \(HL L 350., 2017.12.29., 7. o.\).](#)

is. A tartalék pontossága és hatékonysága – mint a keresletén és kínálatán keresztül a piac stabilitásának mérőszáma – javulni fog azáltal, hogy a légi közlekedési kibocsátási egységeket figyelembe veszik a tartalék kiszámítása során, megőrizve ugyanakkor a tartalék környezeti integritását. Az EU ETS módosítására irányuló e javaslat elfogadása esetén a légi közlekedésből származó kibocsátásokat és kibocsátási egységeket az e módosítás hatálybalépését követő évtől kezdve ott kell beszámítani a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számába, ahol előfordultak vagy kiadták őket. Bár nincsenek külön tengeri kibocsátási egységek, a szöveget módosítani kell annak érdekében, hogy a számítás a tengerhasznosítási ágazathoz kapcsolódó kibocsátási egységeket és kibocsátásokat is tartalmazza, mivel a szöveg jelenleg csak a létesítmények kibocsátásaira és kibocsátási egységeire hivatkozik. A tengeri közlekedésre vonatkozó követelmények fokozatos bevezetéséből eredő torzulások elkerülése érdekében a tengerhasznosítási ágazat tekintetében a hitelesített kibocsátások és a leadott kibocsátási egységek közötti különbséget, amely árverésre bocsátás helyett törlésre kerül, beszámítják a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számába, úgy mintha a kibocsátási egységeket kiadták volna³³.

Felvételi arány (1. cikk (5) bekezdés)

A felvételi arány módosul annak az „értékhatár-hatásnak” a kezelése érdekében, amely akkor valósulna meg, amikor a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma (TNAC) nagyon közel van a felső küszöbértékhez. Ebben az esetben a TNAC-ban eggyel több vagy kevesebb kibocsátási egység attól függően idézhet elő vagy sem felvételt, hogy a TNAC a küszöbérték felett vagy alatt van-e. Az ennek bekövetkezésével kapcsolatos bizonytalanság azzal a veszéllyel jár, hogy áringadozás alakul ki a piacon.

A javaslat módosítja a felvételi arány mechanizmusát. Javasolja egy puffer felvételét a piaci stabilizációs tartalékba (MSR), ha a TNAC 833 millió és 1096 millió között van. Ebben az esetben a felvétel a TNAC és a 833 milliós küszöbérték közötti különbség. Mindaddig, amíg a TNAC meghaladja az 1096 millió kibocsátási egységet, a szokásos felvételi arányt kell alkalmazni (2030-ig 24 %).

Az 1096 millió kibocsátási egység mint számadat kiválasztásának oka az, hogy ennél az összegnél a 24 %-os felvétel, valamint a TNAC és a felső küszöbérték közötti különbség közel van egymáshoz. Ez kezeli az értékhatár-hatást, miközben fenntartja a hatékony MSR-felvételt, ha a TNAC magasabb.

³³ A Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.) 6. cikkének (2) bekezdésében meghatározottak szerint a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának meghatározásakor figyelembe vett, az EU ETS-ből származó kibocsátási egységekhez való hozzáférés tekintetében a tagállamok számára biztosított rugalmasságok elszámolásához hasonlóan.

A forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának (TNAC) meghatározása (1. cikk (5) bekezdés)

A TNAC kiszámítása során a képlet meghatározza, hogy a kibocsátási egységek kínálata csak a kiadott és tartalékba nem helyezett kibocsátási egységeket tartalmazza, és a tartalékban lévő kibocsátási egységek számát már nem vonják ki a kibocsátási egységek kínálatából. Ez a változás egyértelműbbé teszi a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának kiszámítását, és nem gyakorol lényeges hatást annak eredményére, beleértve a TNAC múltbeli számításait is.

Érvénytelenítési mechanizmus (1. cikk (5a) bekezdés)

2023-tól a piaci stabilizációs tartalékban (MSR) szereplő, az előző évi árverési volument meghaladó kibocsátási egységeket érvénytelenítik. Az előző évi árverési volumenek szintje azonban különböző tényezőktől függ, például a határértéktől és magának a piaci stabilizációs tartaléknak a működésétől. Annak biztosítása érdekében, hogy az érvénytelenítés után a tartalékban maradó kibocsátási egységek szintje kiszámíthatóbb legyen, javasolt, hogy a tartalékban lévő kibocsátási egységek számát 400 millió kibocsátási egységre korlátozzák. Ez az érték megfelel a TNAC értékére vonatkozó alsó küszöbértéknek is, amely alatt kibocsátási egységeket kell felszabadítani a piaci stabilizációs tartalékból.

A közúti közlekedés és az épületek kibocsátáskereskedelmére képzett piaci stabilizációs tartalék (MSR) (1a. cikk)

A kereslet és a kínálat közötti egyensúlyhiány kockázatának kezelése érdekében piaci stabilizációs tartalék fog működni a közúti közlekedés és az épületek új kibocsátáskereskedelme tekintetében is, a kibocsátási egységek felvétele és felszabadítása pedig az adott piacon meglévő kibocsátási egységek többletére vonatkozó küszöbértékek alapján történik. Továbbá annak érdekében, hogy a piaci stabilizációs tartalék a két ágazat kibocsátáskereskedelmének kezdetétől fogva a piaci egyensúlyhiányokat hatékonyan kezelő eszközként működhessen, az új ágazatok számára bizonyos számú kibocsátási egységet hoznak létre a tartalékban. A túlzott áringadozás potenciális kockázatának kezelésére olyan intézkedéseket fogadnak el, amelyek lehetővé teszik további kibocsátási egységek felszabadítását a piaci stabilizációs tartalékból. E további felszabadítás kiváltó mechanizmusa azonban a kibocsátási egységek átlagárának emelkedésén, nem pedig a piaci kibocsátási egységek többletén alapul majd.

Az (EU) 2015/757 rendelet (az ún. MRV-rendelet) e javaslat által módosítandó fő elemei a következők:

A javaslat bevezeti az „igazgatási hatóság” és a „társasági szintű összesített kibocsátási adatok” új fogalommeghatározásait. Emellett a javasolt módosítások arra kötelezik a társaságokat, hogy jóváhagyás céljából nyújtsák be nyomonkövetési terveiket a felelős igazgatási hatóságoknak (módosított 6. és 7. cikk), jelentsék a társasági szintű összesített kibocsátási adatokat (módosított 4. cikk), és a társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítését követően (módosított 13–16. cikk) nyújtsák be ezeket a hitelesített összesített adatokat a felelős igazgatási hatóságnak (új 11a. cikk és a módosított 12. cikk). A hitelesítő

nem köteles a hajók szintjén hitelesíteni a kibocsátási jelentést és az (EU) 2015/757 rendelet 11. cikkének (2) bekezdésében említett jelentést, mivel ezeket a hajószintű jelentéseket már hitelesítették. A javaslat felhatalmazza továbbá a Bizottságot arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a nyomonkövetési módszerek és szabályok módosítása céljából, hogy azok alkalmasak legyenek a kibocsátáskereskedelem szempontjából (módosított 5. cikk (2) bekezdés), valamint hogy kiegészítse az (EU) 2015/757 rendeletet a nyomonkövetési terveknek és azok módosításainak igazgatási hatóságok általi jóváhagyására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok nyomon követésére, jelentésére és benyújtására vonatkozó szabályokkal (6. cikk (8) bekezdés, 7. cikk (5) bekezdés és 11a. cikk (4) bekezdés), valamint a társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítésére, továbbá a társasági szintű összesített kibocsátási adatok tekintetében hitelesítési jelentés kiadására vonatkozó szabályokkal (13. cikk (6) bekezdés és 15. cikk (6) bekezdés).

Az MRV-rendelet módosítására irányuló javaslattal e javaslat kiegészíti a COM(2019) 38 final bizottsági javaslatot.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) értelmében 2015 decemberében elfogadott Párizsi Megállapodás 2016 novemberében hatályba lépett (a továbbiakban: Párizsi Megállapodás)³. A megállapodás részes felei megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval az iparosodás előtti átlaghőmérsékletnél 2 °C-kal magasabb hőmérsékletszint alatt tartják, és törekednek arra, hogy a hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti átlaghőmérséklet feletti 1,5 °C mértékre korlátozódjon.
- (2) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése áll a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, az európai zöld megállapodásról szóló közlemény⁴ középpontjában.
- (3) Az európai zöld megállapodás ötvözi a klímasemlegesség Unió általi, 2050-ig történő elérését célzó, egymást kölcsönösen erősítő intézkedések és kezdeményezések átfogó csomagját, és új növekedési stratégiát határoz meg, amely az Uniót olyan igazságos és virágzó társadalommá kívánja alakítani, amely modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik, és ahol a gazdaság növekedése nem

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

³ Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4. o.).

⁴ COM(2019) 640 final.

erőforrásfüggő. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor ez az átmenet eltérő módon érinti a nőket és a férfiakat, és különösen kihat egyes hátrányos helyzetű csoportokra, például az idősekre, a fogyatékossgal élő személyekre és a faji vagy etnikai kisebbséghez tartozó személyekre. Ezért biztosítani kell, hogy az átmenet igazságos és inkluzív legyen, és senki ne maradjon ki.

- (4) Az európai zöld megállapodás szükségessége és értéke csak növekedett a Covid19-világjárvány uniós polgárok egészségére, élet- és munkakörülményeire és jóllétére gyakorolt rendkívül súlyos hatásainak fényében, amelyek megmutatták, hogy társadalmunknak és gazdaságunknak javítania kell a külső sokkokkal szembeni rezilienciáját, és korán cselekednie kell azok megelőzése vagy enyhítése érdekében. Az európai polgárok továbbra is határozottan úgy vélik, hogy ez különösen igaz az éghajlatváltozásra⁵.
- (5) Az Unió kötelezettséget vállalt arra az UNFCCC titkárságának 2020. december 17-én benyújtott aktualizált nemzetileg meghatározott hozzájárulásában, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti az Unió gazdasága egészének nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását⁶.
- (6) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁷ az Unió jogszabályban rögzítette a gazdaság egészére kiterjedő, 2050-ig elérendő klímasemlegesség célkitűzését. Az említett rendelet 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os Unión belüli kötelező csökkentési kötelezettségvállalást állapít meg a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás (az elnyelések levonása utáni kibocsátás) tekintetében.
- (7) Valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia e kibocsátáscsökkentés megvalósításához. Ezért a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁸ létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek (EU ETS) az üvegházhatású gázok kibocsátásának költséghatékony és gazdaságilag eredményes csökkentésére irányuló törekvéseit oly módon kell fokozni, hogy az arányban álljon a gazdaság egészére vonatkozó, 2030-ra megvalósítandó nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátáscsökkentési célkitűzéssel.
- (8) Az EU ETS-nek ösztönöznie kell az olyan létesítményekből származó termelést, amelyek részben vagy teljes mértékben csökkentik az üvegházhatású gázok kibocsátását. Ezért az érintett ágazatokban működő létesítményekkel szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a 2003/87/EK irányelv I. mellékletében szereplő egyes tevékenységi kategóriák leírását módosítani kell. Emellett a termékek előállításához juttatott ingyenes kiosztásnak függetlennek kell lennie a termelési folyamat jellegétől. Ezért egyes referenciaértékek esetében módosítani kell az érintett

⁵ Az Eurobarométer 513. sz. tematikus felmérése az éghajlatváltozásról, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_hu).

⁶ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁷ 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 (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

termékek, folyamatok és kibocsátások meghatározását, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak az új és a meglévő technológiák számára. Emellett el kell különíteni a finomítókra és a hidrogénre vonatkozó referenciaértékek aktualizálását annak érdekében, hogy az tükrözze a hidrogéntermelés finomítói ágazaton kívüli növekvő jelentőségét.

- (9) A 96/61/EK tanácsi irányelvet⁹ a 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁰ hatályon kívül helyezte. A 96/61/EK irányelvre való hivatkozásokat a 2003/87/EK irányelv 2. cikkében és IV. mellékletében ennek megfelelően aktualizálni kell. Tekintettel arra, hogy sürgősen szükség van a gazdaság egészére kiterjedő kibocsátáscsökkentésekre, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a 2010/75/EU irányelv alapján elfogadott kibocsátási határértékeken kívüli szakpolitikák révén fellépjenek az EU ETS hatálya alá tartozó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében.
- (10) A Bizottság „Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára” című közleményében¹¹ az EU szennyezőanyag-mentesség felé történő elmozdítására szólít fel, a levegő, az édesvizek, a tengerek és a talaj szennyezésének 2050-re olyan szintre csökkentésével, amely várhatóan már nem lesz ártalmas az egészségre és a természetes ökoszisztémákra. A 2010/75/EU irányelv – mint a levegő-, víz- és talajszennyezőanyag-kibocsátást szabályozó fő eszköz – keretében hozott intézkedések gyakran lehetővé teszik az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését is. A 2003/87/EK irányelv 8. cikkével összhangban a tagállamoknak biztosítaniuk kell a 2003/87/EK irányelv és a 2010/75/EU irányelv engedélyezési követelményei közötti koordinációt.
- (11) Felismerve, hogy az új innovatív technológiák gyakran lehetővé teszik mind az üvegházhatású gázok, mind a szennyező anyagok kibocsátásának csökkentését, fontos biztosítani a mind az üvegházhatású gázok, mind a szennyező anyagok kibocsátásának csökkentését célzó szakpolitikák – nevezetesen a 2010/75/EU irányelv – közötti szinergiákat, és felül kell vizsgálni hatékonyságukat e tekintetben.
- (12) A 2013 és 2020 közötti időszakban a villamosenergia-termelők fogalom meghatározását használták az ipar számára ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek maximális mennyiségének meghatározásához, de ez az ipari létesítményekhez képest eltérő bánásmóddhoz vezetett a kapcsolt energiatermelésű erőművek körében. A nagy hatásfokú kapcsolt energiatermelés alkalmazásának ösztönzése, valamint a hőtermelés és a távfűtés tekintetében ingyenes kiosztásban részesülő valamennyi létesítmény közötti egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a 2003/87/EK irányelvből el kell hagyni a villamosenergia-termelőkre vonatkozó valamennyi hivatkozást. Emellett az (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet¹² meghatározza az összes ipari folyamat ingyenes kiosztásra való

⁹ A Tanács 96/61/EK irányelve (1996. szeptember 24.) a környezetszennyezés integrált megelőzéséről és csökkentéséről (HL L 257., 1996.10.10., 26. o.).

¹⁰ [Az Európai Parlament és a Tanács 2010/75/EU irányelve \(2010. november 24.\) az ipari kibocsátásokról \(a környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése\) \(HL L 334., 2010.12.17., 17. o.\)](#)

¹¹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára Unió cselekvési terv: „Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé” (COM(2021) 400 final).

¹² A Bizottság (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. december 19.) a kibocsátási egységek harmonizált ingyenes kiosztására vonatkozó uniós szintű átmeneti szabályoknak a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10a. cikke értelmében történő meghatározásáról (HL L 59., 2019.2.27., 8. o.).

jogosultságát. Ezért a 2003/87/EK irányelv 10a. cikke (3) bekezdésének a szén-dioxid-leválasztásra és -tárolásra vonatkozó rendelkezései elavulttá váltak, így azokat el kell hagyni.

- (13) Azokat az üvegházhatású gázokat, amelyeket nem közvetlenül a légkörbe bocsátanak ki, az EU ETS keretében kibocsátásnak kell tekinteni, és e kibocsátások tekintetében kibocsátási egységeket kell leadni, kivéve, ha azokat a 2009/31/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvvel¹³ összhangban tárolóhelyen tárolják, vagy ha kémiai tartósan kötöttek egy termékben úgy, hogy rendeltetésszerű használat mellett nem kerülhetnek be a légkörbe. A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben meghatározza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén úgy kell tekinteni, hogy az üvegházhatású gázok kémiai tartósan kötöttek a termékben, így nem kerülhetnek be a légkörbe rendeltetésszerű használat mellett, ideértve adott esetben a szén-dioxid-eltávolítási tanúsítvány megszerzését is, a szén-dioxid-eltávolítás tanúsítására vonatkozó szabályozási fejleményekre tekintettel.
- (14) A két különböző tagállam joghatósága alá tartozó kikötők közötti, vagy egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy egyetlen tagállam joghatósága alá sem tartozó kikötő közötti utakból álló nemzetközi tengeri közlekedési tevékenység volt az egyetlen olyan közlekedési mód, amely nem szerepel az Uniónak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó korábbi kötelezettségvállalásaiban. Az egyik tagállamból induló és egy másik tagállamba vagy harmadik országba érkező utazások tekintetében az Unióban értékesített üzemanyagokból származó kibocsátások 1990 óta mintegy 36 %-kal nőttek. Ezek a kibocsátások az összes uniós hajózási kibocsátás közel 90 %-át teszik ki, mivel az Unióban az ugyanazon tagállamba induló és oda érkező utakon értékesített üzemanyagokból származó kibocsátás 1990 óta 26 %-kal csökkent. A szabályozás nélküli forgatókönyv szerint a nemzetközi tengeri közlekedési tevékenységekből származó kibocsátás 2015 és 2030 között várhatóan mintegy 14 %-kal, 2015 és 2050 között pedig 34 %-kal fog nőni. Ha a tengeri közlekedési tevékenységek éghajlatváltozásra gyakorolt hatása az előrejelzések szerint nő, az jelentősen aláásná a más ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében végrehajtott csökkentéseket.
- (15) 2013-ban a Bizottság stratégiát fogadott el a tengeri kibocsátásoknak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós politikába történő fokozatos integrálására. E megközelítés első lépéseként az Unió az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁴ létrehozott egy, a tengeri közlekedésből származó kibocsátások nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére szolgáló rendszert, amelyet a tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó csökkentési célok meghatározásának és egy piaci alapú eszköz alkalmazásának kell követnie. A társjogalkotók (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁵ kifejezett

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/31/EK irányelve (2009. április 23.) a szén-dioxid geológiai tárolásáról, valamint a 85/337/EGK tanácsi irányelv, a 2000/60/EK, a 2001/80/EK, a 2004/35/EK, a 2006/12/EK és a 2008/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1013/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 140., 2009.6.5., 114. o.).

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).

kötelezettségvállalásával összhangban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) vagy az Unió fellépéseinek 2023-tól kell kezdődniük, ideértve egy olyan intézkedés elfogadására és végrehajtására vonatkozó előkészületeket, amely biztosítja, hogy az ágazat megfelelően hozzájáruljon a Párizsi Megállapodás keretében elfogadott célkitűzések eléréséhez szükséges erőfeszítésekhez, és e kérdések összes érintett fél általi kellő megfontolását is.

- (16) Az (EU) 2018/410 irányelv értelmében a Bizottságnak be kell számolnia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak arról, hogy az IMO keretében milyen eredményeket sikerült elérni egy ambiciózus kibocsátáscsökkentési célkitűzés és az ahhoz kapcsolódó intézkedések elérése terén, annak biztosítása érdekében, hogy a Párizsi Megállapodás céljainak megvalósításához szükséges erőfeszítésekhez a tengeri közlekedési ágazat megfelelő módon járuljon hozzá. Az IMO jelenleg is erőfeszítéseket tesz a nemzetközi tengeri kibocsátások korlátozására, amely erőfeszítéseket ösztönözni kell. Bár öröndetes az IMO-n keresztül a közelmúltban elért előrelépés, ezek az intézkedések nem lesznek elegendőek a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez.
- (17) Az európai zöld megállapodásban a Bizottság kijelentette, hogy további intézkedéseket kíván hozni a tengeri közlekedési ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelésére egy olyan intézkedéscsomag révén, amely lehetővé teszi az Unió számára kibocsátáscsökkentési célkitűzéseinek elérését. Ezzel összefüggésben a 2003/87/EK irányelvet módosítani kell, hogy a tengeri közlekedési ágazatot beemeljék az EU ETS-be annak biztosítása érdekében, hogy ez az ágazat hozzájáruljon az Unió ambiciózusabb éghajlat-politikai célkitűzéseéhez, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseéhez, amely előírja a fejlett országok számára, hogy a gazdaság egészére kiterjedő kibocsátáscsökkentési célkitűzések megvalósításával vezető szerepet vállaljanak, míg a fejlődő országokat arra ösztönzi, hogy idővel mozduljanak el a gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési vagy -korlátozási célok felé¹⁶. Tekintettel arra, hogy az Európán kívüli nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátást 2021 januárjától piaci alapú globális fellépéssel kell maximálni, miközben nincs olyan intézkedés, amely a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat maximálná vagy árazná, helyénvaló, hogy az EU ETS lefedje a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy harmadik ország joghatósága alá tartozó kikötő közötti utakból származó kibocsátások egy részét, és a harmadik ország dönthet a kibocsátások másik részével kapcsolatos megfelelő intézkedésekről. Az EU ETS tengeri közlekedési ágazatra való kiterjesztésének ezért ki kell terjednie a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőből érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajók kibocsátásaira, valamint valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben található veszteglőhelyen történő kibocsátásokra. Ez a megközelítés jó gyakorlati megoldást jelent a közös, de megkülönböztetett felelőségek és képességek elvének érvényesítésére, amely az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye végrehajtásának keretében felmerült egyik nagy kihívás. Az Unió és harmadik országok közötti, beérkező és kimenő utakból származó kibocsátások egy részének

¹⁶ Párizsi Megállapodás, 4. cikk (4) bekezdés.

lefedése biztosítja az EU ETS hatékonyságát, különösen azért, hogy növeli az intézkedés környezeti hatását az EU-n belüli utakra korlátozott földrajzi hatályhoz képest, miközben korlátozza a kiterő kikötői megállások kockázatát és az átrakási tevékenységek Unión kívülre való áthelyezésének kockázatát. Annak érdekében, hogy az ágazatot zökkenőmentesen integrálják az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe, a hajózási társaságok által leadott kibocsátási egységeket fokozatosan növelni kell a 2023–2025 közötti időszakra bejelentett hitelesített kibocsátásokhoz képest. A rendszer környezeti integritásának védelme érdekében, amennyiben ezekben az években kevesebb kibocsátási egységet adnak le a tengeri közlekedés hitelesített kibocsátásai tekintetében, mielőtt az egyes években megállapítják a hitelesített kibocsátás és a leadott kibocsátási egységek közötti különbséget, az ennek megfelelő számú kibocsátási egységet törölni kell. 2026-tól a hajózási társaságoknak az előző évben jelentett összes hitelesített kibocsátásuknak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet kell leadniuk.

- (18) A 2003/87/EK irányelv tengeri közlekedési tevékenységre vonatkozó rendelkezéseit rendszeresen felül kell vizsgálni a jövőbeni nemzetközi fejleményeknek és a Párizsi Megállapodás céljainak megvalósítását célzó erőfeszítéseknek a fényében, ideértve többek között a 2028-as második globális értékelést és az ezt követően ötévente sorra kerülő globális értékeléseket, amelyek célja az egymást követő nemzetileg meghatározott hozzájárulások megalapozása. A Bizottságnak a 2028. évi második globális értékelés előtt – tehát legkésőbb 2028. szeptember 30-ig – jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a piaci alapú globális intézkedésről szóló IMO-tárgyalások előrehaladásáról. Jelentésében a Bizottságnak elemeznie kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet eszközeit, és adott esetben értékelnie kell, hogy ezeket az eszközöket hogyan lehet az uniós jogban a 2003/87/EK irányelv felülvizsgálata révén végrehajtani. A Bizottságnak a jelentésbe adott esetben javaslatokat kell belefoglalnia.
- (19) A Bizottságnak felül kell vizsgálnia a 2003/87/EK irányelv működését a tengeri közlekedési tevékenységek tekintetében, az irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok fényében, többek között az esetleges kijátszásra irányuló gyakorlatokkal kapcsolatban is, és ezt követően intézkedéseket kell javasolnia az irányelv hatékonyságának biztosítása érdekében.
- (20) Az EU ETS-nek való megfelelésért felelős személynek vagy szervezetnek a hajótulajdonosként meghatározott hajózási társaságnak vagy bármely más olyan szervezetnek vagy személynek – például az igazgatónak vagy a hajó személyzet nélkül bérlő személynek – kell lennie, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. Ez a fogalom meghatározás a „társaságnak” az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének d) pontjában szereplő meghatározásán alapul, és összhangban van az IMO által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel. A „szennyező fizet” elvvel összhangban a hajózási társaság szerződéses megállapodás alapján felelősségre vonhatja az ezen irányelv szerinti megfelelési költségekért azt a szervezetet, amely közvetlenül felelős a hajó széndioxid-kibocsátását érintő döntésekért. Ez a szervezet általában az a jogalany, amely felelős a hajó üzemanyagának, útvonalának és sebességének megválasztásáért.
- (21) A hajózási társaságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében minden egyes hajózási társaságért egy tagállamnak kell felelnie. A Bizottságnak közzé kell tennie az EU ETS hatálya alá tartozó tengerhasznosítási tevékenységet végző hajózási

társaságok első jegyzékét, amely meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot. A jegyzéket legalább két évente aktualizálni kell annak érdekében, hogy a hajózási társaságokat adott esetben egy másik igazgatási hatósághoz rendeljék. A valamely tagállamban bejegyzett hajózási társaságok esetében az igazgatási hatóságnak az adott tagállamnak kell lennie. A harmadik országban bejegyzett hajózási társaságok esetében az igazgatási hatóság az a tagállam kell, hogy legyen, amelyben a hajózási társaság a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó utakon az elmúlt két ellenőrzési évben a legnagyobb becsült számú kikötői megállást teljesítette. A harmadik országban bejegyzett azon hajózási társaságok esetében, amelyek az elmúlt két ellenőrzési évben nem teljesítettek a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó utakat, az igazgatási hatóság az a tagállam, ahonnan a hajózási társaság említett irányelv hatálya alá tartozó első útja indult. A Bizottságnak közzé kell tennie és két évente aktualizálnia a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó hajózási társaságok jegyzékét, amely meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot. A hajózási társaságokkal szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a tagállamoknak a felelősségi körükbe tartozó hajózási társaságok igazgatására vonatkozó harmonizált szabályokat kell követniük, a Bizottság által megállapítandó részletes szabályokkal összhangban.

- (22) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az általuk igazgatott hajózási társaságok megfeleljenek a 2003/87/EK irányelv követelményeinek. Amennyiben egy hajózási társaság nem teljesíti e követelményeket, és az igazgatási hatóság egyéb végrehajtási intézkedései eredménytelenek voltak, akkor a tagállamoknak szolidárisan kell eljárniuk. Végző eszközként a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az érintett hajózási társaság felelőssége alá tartozó hajók belépését megtagadják, kivéve azt a tagállamot, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, és amelynek képesnek kell lennie a hajó feltartóztatására.
- (23) A hajózási társaságoknak társasági szinten kell nyomon követniük és jelenteniük a tengeri közlekedési tevékenységekből származó összesített kibocsátási adataikat az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott szabályoknak megfelelően. A társasági szintű összesített kibocsátási adatokról szóló jelentéseket az említett rendeletben meghatározott szabályoknak megfelelően kell hitelesíteni. A hitelesítések társasági szintű elvégzésekor a hitelesítőnek nem kell hitelesítenie a hajók szintjén a kibocsátási jelentést és az említett rendelet 11. cikkének (2) bekezdésében említett jelentést, mivel ezeket a hajószintű jelentéseket már hitelesítették.
- (24) A környezetvédelemmel kapcsolatos hasonló feladatok során szerzett tapasztalatok alapján az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségnek (EMSA) vagy más érintett szervezetnek – adott esetben és megbízatásával összhangban – segítenie kell a Bizottságot és az igazgatási hatóságokat a 2003/87/EK irányelv végrehajtásában. Az (EU) 2015/757 rendelet végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatainak és IT-eszközeinek köszönhetően az EMSA az információcsere megkönnyítésével vagy iránymutatások és kritériumok kidolgozásával segítheti az igazgatási hatóságokat, különösen az ezen irányelv hatálya alá tartozó tengerhasznosítási tevékenységekből származó kibocsátások nyomon követése, jelentése és hitelesítése terén.
- (25) Az (EU) 2017/2392 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁷ módosította a 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (3) bekezdését annak érdekében, hogy valamennyi üzemeltető

¹⁷

[Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2017/2392 rendelete \(2017. december 13.\) a 2003/87/EK irányelvnek a hatály légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó jelenlegi korlátozásainak fenntartása](#)

felhasználhassa a kiadott valamennyi kibocsátási egységet. Ennek megfelelően ki kell igazítani azt a követelményt, amely szerint az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedélyeknek az említett irányelv 6. cikke (2) bekezdésének e) pontja értelmében a kibocsátási egységek leadására vonatkozó kötelezettséget kell tartalmazniuk.

- (26) Az Unió 2030-ra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célkitűzésének eléréséhez az EU ETS hatálya alá tartozó ágazatok kibocsátásának 2005-höz képest 61 %-os csökkentésére lesz szükség. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe tartozó kibocsátási egységek egész Unióra kiterjedő mennyiségét csökkenteni kell, hogy megteremtsék a szén-dioxid szükséges, hosszú távú árjelzését és előmozdítsák az ilyen fokú dekarbonizációt. E célból növelni kell a lineáris csökkentési tényezőt, figyelembe véve a tengeri közlekedésből származó kibocsátások beszámítását is. Ez utóbbit az Unióban 2018-ra és 2019-re vonatkozóan az (EU) 2015/757 rendeletnek megfelelően jelentett, tengeri közlekedési tevékenységekből származó kibocsátásokból kell levezetni, 2021-től kezdődően lineáris csökkentési tényezővel kiigazítva.
- (27) Szem előtt tartva, hogy ez az irányelv egy 2021. január 1-jén már megkezdődött végrehajtási időszak tekintetében módosítja a 2003/87/EK irányelvet, a kiszámíthatóság, a környezeti hatékonyság és az egyszerűség okán az EU ETS meredekebb lineáris csökkentési pályájának 2021-től 2030-ig egyenes vonalúnak kell lennie, hogy az EU ETS-ben 2030-ig 61 %-os kibocsátáscsökkentést lehessen elérni, ami megfelelő köztes lépés az uniós gazdaság egészére kiterjedő klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósítása felé. Mivel a megnövelt lineáris csökkentési tényező csak az ezen irányelv hatálybalépését követő évtől alkalmazható, a kibocsátási egységek mennyiségének egyszeri csökkentésével csökkenteni kell a kibocsátási egységek teljes mennyiségét, hogy az összhangban legyen a 2021-től kezdődően végrehajtott ezen éves csökkentési szinthez.
- (28) A fokozott éghajlatvédelmi törekvések megvalósításához jelentős állami forrásokra lesz szükség az EU-ban, valamint a nemzeti költségvetéseket az éghajlatvédelmi átállásra kell fordítani. Az uniós költségvetés éghajlatváltozással kapcsolatos jelentős kiadásainak kiegészítése és megerősítése érdekében az uniós költségvetéshez nem rendelt, árverésből származó bevételeket éghajlatváltozással kapcsolatos célokra kell felhasználni. Ez magában foglalja, hogy e bevételeket olyan pénzügyi támogatásra használják fel, amely az alacsony és közepes jövedelmű háztartások szociális szempontjait hivatott kezelni a torzító adók csökkentése révén. Továbbá az alacsony jövedelmű tagállamokban az átállás elosztási és társadalmi hatásainak kezelése érdekében a 2003/87/EK irányelv 10d. cikkében említett Modernizációs Alapon keresztül [az irányelv hatálybalépésének éve]-tól/-től 2030-ig az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiség további 2,5 %-át kell felhasználni azon tagállamok energetikai átalakulásának finanszírozására, amelyek egy főre jutó bruttó hazai terméke (GDP) 2016–2018 között nem érte el az uniós átlag 65 %-át.
- (29) További ösztönzőket kell biztosítani az üvegházhatású gázok kibocsátásának költséghatékony technikák alkalmazásával történő csökkentésére. E célból a kibocsátási egységeknek a helyhez kötött létesítmények számára 2026-tól történő ingyenes kiosztását az energiahatékonyság növelését és a kibocsátások csökkentését célzó eljárásokba történő beruházásoktól kell függővé tenni. Annak biztosítása, hogy

[és egy piaci alapú globális intézkedés 2021-től történő bevezetésének előkészítése céljából történő módosításáról \(HL L 350., 2017.12.29., 7. o.\).](#)

ez a nagyobb energiafelhasználókra összpontosítson, jelentősen csökkentené az alacsonyabb energiafelhasználású vállalkozások terheit, amelyek kis- és középvállalkozások vagy mikrovállalkozások tulajdonában lehetnek. [A hivatkozás a felülvizsgált energiahatékonysági irányelvvel megerősítendő]. A vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat ennek megfelelően ki kell igazítani.

- (30) Az (EU) [..../.] európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁸ létrehozott, az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) az ingyenes kiosztás olyan alternatívája, amely a kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelését szolgálja. Amennyiben az ágazatok és alágazatok az említett intézkedések hatálya alá tartoznak, nem ajánlott ingyenes kiosztásban részesíteni őket. Annak érdekében azonban, hogy a gyártók, az importőrök és a kereskedők alkalmazkodni tudjanak az új rendszerhez, fokozatosan kell kivezetni az ingyenes kibocsátási egységeket. Az ingyenes kiosztás csökkentését a CBAM-ágazatok tekintetében az ingyenes kiosztásra vonatkozó tényező alkalmazásával kell végrehajtani, míg a CBAM-ot fokozatosan kell bevezetni. Ennek a százaléknak (CBAM-tényező) 100 %-nak kell lennie a [CBAM-rendelet] hatálybalépése és 2025 közötti átmeneti időszakban, 90 %-nak 2026-ban, és azt évente 10 százalékponttal kell csökkenteni, hogy elérje a 0 %-ot, és ezáltal a tizedik évre megszűnjön az ingyenes kiosztás. Az ingyenes kiosztásra vonatkozó, felhatalmazáson alapuló, releváns jogi aktusokat ennek megfelelően ki kell igazítani a CBAM hatálya alá tartozó ágazatok és alágazatok tekintetében. A CBAM-ágazatok számára e számítás alapján már nem biztosított ingyenes kiosztást (CBAM-kereslet) árverésre kell bocsátani, és a bevételek az Innovációs Alapot illetik meg a karbonszegény technológiákkal, a szén-dioxid-leválasztással és -hasznosítással (CCU), a szén-dioxid-leválasztással és geológiai tárolással (CLT), a megújuló energiával és az energiatárolással kapcsolatos innováció oly módon történő támogatása érdekében, amely hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez. Különös figyelmet kell fordítani a CBAM-ágazatok projektjeire. A nem CBAM-ágazatok számára rendelkezésre álló ingyenes kiosztás arányának tiszteletben tartása érdekében az ingyenes kiosztásból levonandó és árverésre bocsátandó végösszeget azon hányad alapján kell kiszámítani, amelyet a CBAM-kereslet képvisel az ingyenes kiosztásban részesülő valamennyi ágazat ingyenes kiosztás iránti igénye tekintetében.
- (31) A technológiai fejlődés jobb tükrözése és a vonatkozó referenciaértékeknek az adott kiosztási időszakhoz való igazítása, egyúttal a kibocsátáscsökkentési ösztönzők biztosítása és az innováció megfelelő jutalmazása érdekében a referenciaértékek maximális kiigazítását évi 1,6 %-ról 2,5 %-ra kell növelni. A 2026-tól 2030-ig tartó időszak vonatkozásában a referenciaértékeket így egy 4 % és 50 % közötti tartományon belül kell kiigazítani a 2013-tól 2020-ig tartó időszakban alkalmazandó értékhez képest.
- (32) Az innováció átfogó megközelítése elengedhetetlen az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez. Uniós szinten a szükséges kutatási és innovációs erőfeszítések támogatásban részesülnek, többek között a Horizont Európa révén, ami jelentős finanszírozást és új eszközöket jelent az ETS hatálya alá tartozó ágazatok számára. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti átültető rendelkezések ne akadályozzák az innovációt és technológiai szempontból semlegesek legyenek.
- (33) Az Innovációs Alap 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett hatályát ki kell terjeszteni az olyan karbonszegény technológiákkal és eljárásokkal

¹⁸ [Kérjük, illessze be a teljes HL-hivatkozást]

kapcsolatos innováció támogatására, amelyek az építőipari és a közúti közlekedési ágazat tüzelőanyag-fogyasztását érintik. Emellett az Innovációs Alapnak támogatnia kell a tengeri közlekedési ágazat dekarbonizálására irányuló beruházásokat, beleértve a megújuló energiaforrásokból előállított fenntartható alternatív üzemanyagokba, például a hidrogénbe és az ammóniába, valamint a kibocsátásmentes meghajtási technológiákba, például a széltechnológiákba történő beruházásokat. Tekintettel arra, hogy a(z) xxxx/xxxx rendeletben [FuelEU tengerészet]¹⁹ megállapított szankciókból származó bevételeket a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban külső címzett bevételeként az Innovációs Alapba utalják, a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy kellő figyelmet fordítsanak a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban történő fejlesztésének és alkalmazásának felgyorsítását célzó innovatív projektek támogatására, a(z) xxxx/xxxx rendelet [FuelEU tengerészet] 21. cikkének (1) bekezdésében meghatározottak szerint. Annak biztosítása érdekében, hogy e kiterjesztett alkalmazási körön belül elegendő finanszírozás álljon rendelkezésre az innováció számára, az Innovációs Alapot 50 millió kibocsátási egységgel kell kiegészíteni, amelyek részben az egyébként árverésre bocsátható kibocsátási egységekből, részben pedig az egyébként ingyenesen kiosztható kibocsátási egységekből származnak, összhangban az egyes forrásokból az Innovációs Alap számára biztosított finanszírozás jelenlegi arányával.

- (34) Az (EU) 2019/1122 bizottsági rendelet²⁰ 10. cikke értelmében abban az esetben, ha a légi jármű-üzemeltetők már nem üzemeltetnek az EU ETS hatálya alá tartozó járatokat, számláik státuszát kizártra kell állítani, és az említett számlákról már nem lehet folyamatokat kezdeményezni. A rendszer környezeti integritásának megőrzése érdekében azokat a kibocsátási egységeket, amelyeket bezárásuk miatt nem adnak ki légi jármű-üzemeltetőknek, az ezen üzemeltetők által leadott kibocsátási egységek esetleges hiányosságainak fedezésére kell felhasználni, és minden megmaradt kibocsátási egységet az éghajlatváltozás kezelésére irányuló intézkedések felgyorsítására kell felhasználni azáltal, hogy az Innovációs Alapba helyezik őket.
- (35) A karboncsökkentési célú szerződések (CCD-k) fontos szerepet játszanak az ipari kibocsátás csökkentés ösztönzésében, és lehetőséget kínálnak arra, hogy az innovatív éghajlatbarát technológiák befektetői számára olyan rögzített árat biztosítsanak, amely jutalmazza az EU ETS jelenlegi árszintjei által ösztönzöttet meghaladó CO₂-kibocsátás csökkentést. Az Innovációs Alap által támogatható intézkedések hatályát bővíteni kell, hogy versenypályázati mechanizmusok – például CCD-k – révén tudjanak támogatást nyújtani projekteknek. A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az ilyen típusú támogatások pontos szabályaira vonatkozóan.
- (36) Amennyiben egy létesítmény tevékenységét ideiglenesen felfüggesztik, az ingyenes kiosztást hozzá kell igazítani az évente kötelezően jelentett tevékenységi szintekhez. Ezenfelül az illetékes hatóságok a működésüket felfüggesztő létesítmények esetében felfüggeszthetik a kibocsátási egységek kiadását, amíg bizonyítást nem nyert, hogy azok újraindítják a működésüket. Ezért az üzemeltetőktől a továbbiakban nem kell megkövetelni, hogy bizonyítsák az illetékes hatóság felé, hogy létesítményük

¹⁹ [illessze be a FuelEU tengerészeti rendeletre mutató hivatkozást].

²⁰ [A Bizottság \(EU\) 2019/1122 felhatalmazáson alapuló rendelete \(2019. március 12.\) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék működése tekintetében történő kiegészítéséről \(HL L 177., 2019.7.2., 3. o.\).](#)

meghatározott és észszerű időn belül újrakezdi a termelést a tevékenységek ideiglenes felfüggesztése esetén.

- (37) A helyhez kötött létesítményeknek a 2003/87/EK irányelv 11. cikkének (2) bekezdése alapján kiosztott ingyenes kibocsátási egységek korrekciójához további ingyenes kibocsátási egységek kiosztására vagy a felesleges kibocsátási egységek újbóli átruházására lehet szükség. A 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (7) bekezdése értelmében az új belépők számára elkülönített kibocsátási egységeket kell e célokra felhasználni.
- (38) A Modernizációs Alap hatályát össze kell hangolni az Unió legújabb éghajlat-politikai célkitűzéseivel, azáltal, hogy előírják, hogy a beruházásoknak összhangban kell lenniük az európai zöld megállapodás és az (EU) 2021/1119 rendelet célkitűzéseivel, és hogy megszüntetik a fosszilis tüzelőanyagokhoz kapcsolódó beruházások támogatását. Emellett a Modernizációs Alapnak a kiemelt beruházásokra fordítandó százalékos arányát 80 %-ra kell emelni; az energiahatékonyságot a keresleti oldalon kiemelt területként kell kezelni; a kiemelt beruházások hatályának ki kell terjednie a háztartások energiaszegénység kezelésére irányuló támogatására, többek között a vidéki és távoli területeken.
- (39) Az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelet²¹ szabályokat állapít meg a biomasszából származó kibocsátások nyomon követésére vonatkozóan, amelyek összhangban állnak a megújuló energiáról szóló uniós jogszabályokban a biomassza felhasználására vonatkozóan megállapított szabályokkal. Ahogy a jogszabályok kidolgozottabbá válnak a biomasszára vonatkozó fenntarthatósági kritériumok tekintetében az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvben²² megállapított legújabb szabályokkal, a 2003/87/EK irányelv 14. cikkének (1) bekezdése szerinti végrehajtási hatáskörök átruházását kifejezetten ki kell terjeszteni azon kiigazítások elfogadására, amelyek a biomasszára – többek között a bioüzemanyagokra, a folyékony bio-energiatorozókra és a biomasszából előállított üzemanyagokra – vonatkozó fenntarthatósági kritériumok EU ETS-ben történő alkalmazásához szükségesek. Ezen túlmenően a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el annak meghatározása céljából, hogy hogyan kell elszámolni a nulla besorolású biomassza és a nem nulla besorolású forrásokból eredő biomassza keverékből származó kibocsátások tárolását.
- (40) A nem biológiai eredetű, folyékony és gáznemű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok fontos szerepet játszhatnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésében azokban az ágazatokban, amelyek nehezen dekarbonizálhatók. Amennyiben a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat és a nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló üzemanyagokat az ezen irányelv hatálya alá tartozó tevékenység keretében leválasztott szén-dioxidból állítják elő, a kibocsátásokat az adott tevékenység keretében kell elszámolni. Annak biztosítása érdekében, hogy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával előállított üzemtüzelőanyagok hozzájáruljanak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez, és hogy elkerülhető

²¹ 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., l. o.).

²² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

legyen azon üzemanyagok kettős elszámolása, amelyek hozzájárulnak a csökkentéshez, helyénvaló kifejezetten kiterjeszteni a 14. cikk (1) bekezdésében foglalt felhatalmazást olyan végrehajtási jogi aktusok Bizottság általi elfogadására, amelyek meghatározzák a szén-dioxid esetleges kibocsátásának elszámolásához szükséges kiigazításokat és a kettős elszámolás elkerülésének módját a megfelelő ösztönzők biztosítása érdekében, figyelembe véve ezen üzemanyagoknak az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti kezelését is.

- (41) Mivel a szén-dioxidot várhatóan nem csővezetéken, hanem például hajón vagy tehergépkocsival szállítják, a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének az üvegházhatású gázok tárolás céljából történő szállítására vonatkozó jelenlegi hatályát az egyenlő bánásmód elve alapján ki kell terjeszteni valamennyi szállítóeszközre, függetlenül attól, hogy a szállítóeszköz az EU ETS hatálya alá tartozik-e. Amennyiben a szállításból származó kibocsátások a 2003/87/EK irányelv szerinti más tevékenység hatálya alá is tartoznak, a kétszeres elszámolás elkerülése érdekében a kibocsátásokat e másik tevékenység keretében kell elszámolni.
- (42) A kizárólag biomasszát használó létesítmények kizárása az EU ETS-ből olyan helyzeteket eredményezett, amikor a biomasszát nagy arányban égető létesítmények rendkívüli bevételeket értek el azáltal, hogy a tényleges kibocsátást jelentősen meghaladó ingyenes kibocsátási egységeket kaptak. Ezért be kell vezetni a nulla besorolású biomassza-égetésre vonatkozó küszöbértéket, amely felett a létesítményeket ki kell venni az EU ETS hatálya alól. A 95 %-os küszöbérték összhangban van az (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet²³ 2. cikkének 16. pontjában meghatározott bizonytalansági paraméterrel.
- (43) Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása című bizottsági közlemény²⁴ kiemelte, hogy különösen nagy kihívást jelent a közúti közlekedési és az építőipari ágazat kibocsátásainak csökkentése. A Bizottság ezért bejelentette, hogy a kibocsátáskereskedelem további kiterjesztése magában foglalhatja a közúti közlekedésből és az épületekből származó kibocsátásokat is. Az e két új ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelmet külön, de szomszédos kibocsátáskereskedelem révén kell bevezetni. Ezzel elkerülhető lenne a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés ágazatában jól működő kibocsátáskereskedelem zavara. Az új rendszert kiegészítő szakpolitikák és intézkedések kísérik, amelyek védelmet nyújtanak az indokolatlan árhatásokkal szemben, formálják a piaci szereplők elvárásait és a teljes gazdaság számára szén-dioxid-árjelzést biztosítanak. A korábbi tapasztalatok azt mutatják, hogy az új piac fejlődéséhez hatékony nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer létrehozására van szükség. A helyhez kötött létesítményekből és a légi közlekedésből származó kibocsátásokra kiterjedő EU ETS meglévő uniós infrastruktúráival való szinergiák és koherencia biztosítása érdekében helyénvaló a 2003/87/EK irányelv módosítása révén kibocsátáskereskedelmet létrehozni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatban.
- (44) A szükséges végrehajtási keret létrehozása és a 2030-ra kitűzött cél elérésére vonatkozó észszerű határidő biztosítása érdekében a két új ágazatban 2025-ben kell megkezdeni a kibocsátáskereskedelmet. Az első évben a szabályozott szervezeteknek

²³ A Bizottság (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. december 19.) a kibocsátási egységek harmonizált kiosztására vonatkozó uniós szintű átmeneti szabályoknak a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10a. cikke értelmében történő meghatározásáról (HL L 59., 2019.2.27., 8. o.).

²⁴ COM(2020) 562 final.

üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedéllyel kell majd rendelkezniük, és jelenteniük kell a 2024-re és 2025-re eső kibocsátásukat. E szervezetekre vonatkozóan a kibocsátási egységek kiadását és a megfelelési kötelezettségeket 2026-tól kell alkalmazni. Ez az ütemezés lehetővé teszi majd, hogy az ágazatokban szabályosan és hatékonyan megkezdődhessen a kibocsátáskereskedelem. Lehetővé tenné továbbá az uniós finanszírozás és a tagállami intézkedések bevezetését annak biztosítására, hogy az uniós kibocsátáskereskedelmet társadalmilag igazságosan építsék be a két ágazatba, a szén-dioxid-árak kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokra és közlekedési felhasználókra gyakorolt hatásának enyhítése érdekében.

- (45) Az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban működő kis kibocsátók igen nagy száma miatt nem lehet a szabályozási pontot az üvegházhatású gázokat közvetlenül kibocsátó szervezetek szintjén megállapítani, mint a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés esetében. Ezért a műszaki megvalósíthatóság és az adminisztratív hatékonyság okán helyénvalóbb a szabályozási pontot az ellátási lánc felsőbb részén meghatározni. Az új kibocsátáskereskedelem keretében a megfelelési kötelezettséget kiváltó cselekmény azon tüzelőanyagok szabad forgalomba bocsátása kell, hogy legyen, amelyeket az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban égetésre használnak, többek között az üvegházhatású gázok geológiai tárolás céljából, közúti közlekedésben történő égetésére. A kettős lefedettség elkerülése érdekében a 2003/87/EK irányelv I. melléklete szerinti egyéb tevékenységek során felhasznált tüzelőanyagok szabad forgalomba bocsátására az irányelv hatálya nem terjedhet ki.
- (46) A két új ágazat szabályozott jogalanyait és a szabályozási pontot az (EU) 2020/262 tanácsi irányelv²⁵ által létrehozott jövedékiadó-rendszerrel összhangban kell meghatározni, a szükséges kiigazításokkal, mivel az említett irányelv már szilárd ellenőrzési rendszert hoz létre a jövedéki adó megfizetése céljából a szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok minden mennyiségére vonatkozóan. Ezekben az ágazatokban a tüzelőanyagok végfelhasználóira nem vonatkoznak a 2003/87/EK irányelv szerinti kötelezettségek.
- (47) Az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban a kibocsátáskereskedelem hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyokra ugyanolyan követelményeknek kell vonatkozniuk az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedély tekintetében, mint a helyhez kötött létesítmények üzemeltetőire. Szabályokat kell megállapítani az engedélykérelmekre, az engedélyek kiadásának feltételeire, a tartalomra és a felülvizsgálatra, valamint a szabályozott szervezettel kapcsolatos bármely változásra vonatkozóan. Annak érdekében, hogy az új rendszer rendezett módon indulhasson, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az új kibocsátáskereskedelem hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyok a rendszer 2025-ös indulásától érvényes engedéllyel rendelkezzenek.
- (48) Az új kibocsátáskereskedelemre szánt kibocsátási egységek teljes mennyiségének lineáris pályát kell követnie a 2030-as kibocsátáscsökkentési célkitűzés elérése érdekében, figyelembe véve az épületek és a közúti közlekedés költséghatékony hozzájárulását, amely 2030-ig 43 %-os kibocsátáscsökkentést jelent 2005-höz képest. A kibocsátási egységek teljes mennyiségét első alkalommal 2026-ban kell megállapítani annak érdekében, hogy 2024-től kezdődően a 2024-es kibocsátási határértékekből (1 109 304 000 CO₂t) kiinduló pályát lehessen követni, amely

²⁵ A Tanács (EU) 2020/262 irányelve (2019. december 19.) a jövedéki adóra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról (HL L 58., 2020.2.27., 4. o.).

határértéket az (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁶ 4. cikkének (2) bekezdésével összhangban az ezen ágazatok 2016 és 2018 közötti időszakra vonatkozó referenciakibocsátása alapján számítanak ki. Ennek megfelelően a lineáris csökkentési tényezőt 5,15 %-ban kell meghatározni. 2028-tól a kibocsátási egységek teljes mennyiségét a 2024., 2025. és 2026. évre bejelentett átlagos kibocsátások alapján kell meghatározni, és a 2024-től meghatározott abszolút éves csökkenéssel kell mérsékelni, ami a fent meghatározott pálya 2025-ös összehasonlítható értékéhez képest 5,43 %-os lineáris csökkentési tényezőnek felel meg. Ha ezek a kibocsátások jelentősen meghaladják ezt a pályaértéket, és ez az eltérés nem a kibocsátásmérési módszerek kisléptékű eltéréseinek tudható be, a lineáris csökkentési tényezőt ki kell igazítani, hogy 2030-ra el lehessen érni az előírt kibocsátáscsökkentést.

- (49) A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése a kibocsátási egységek kiosztásának legegyszerűbb és gazdaságilag leghatékonyabb módja, amellyel elkerülhetők a rendkívüli bevételek is. Mind az építőipari, mind a közúti közlekedési ágazatra az Unión kívülről nehezedő versenykényszer viszonylag csekély vagy nem létezik, és ezek az ágazatok nincsenek kitéve a kibocsátásáthelyezés kockázatának. Ezért az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó kibocsátási egységeket csak árverés útján szabad kiosztani, ingyenes kiosztásra nem kerül sor.
- (50) Annak érdekében, hogy az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban zökkenőmentesen megkezdődhessen a kibocsátáskereskedelem, valamint figyelembe véve, hogy a szabályozott jogalanyoknak ár- és likviditási kockázatuk csökkentése érdekében fedezeti ügyletet kell kötniük kibocsátási egységekre vagy határidőre kell vásárolniuk őket, a korai szakaszban nagyobb mennyiségű kibocsátási egységet kell árverésre bocsátani. 2026-ban tehát az árverésen értékesített mennyiségeknek 30 %-kal meg kell haladniuk a 2026-ra vonatkozó teljes kibocsátási egység-mennyiséget. Ez az összeg elegendő lenne a likviditás biztosításához, ha a kibocsátás a csökkentési szükségletekkel összhangban esne vissza és akkor is, ha a kibocsátáscsökkentés csak fokozatosan valósulna meg. Az árverési mennyiség ezen előreütemezésére vonatkozó részletes szabályokat a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (4) bekezdése alapján elfogadott, az árveréssel kapcsolatos, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban kell megállapítani.
- (51) Az árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek részarányára vonatkozó elosztási szabályok rendkívül fontosak minden olyan árverésből származó bevétel tekintetében, amely a tagállamokat illeti, különös tekintettel arra, hogy meg kell erősíteni a tagállamok azon képességét, hogy kezeljék a szén-dioxid-árjelzésnek az építőipari és a közúti közlekedési ágazatra gyakorolt társadalmi hatásait. Annak ellenére, hogy a két ágazat nagyon eltérő jellemzőkkel rendelkezik, helyénvaló a helyhez kötött létesítményekre alkalmazandóhoz hasonló, közös elosztási szabályt megállapítani. A kibocsátási egységek fő részét az érintett ágazatok kibocsátásainak 2016–2018 közötti időszakban jellemző átlagos eloszlása alapján kell elosztani valamennyi tagállam között.
- (52) A szén-dioxid-árnak a közúti közlekedés és az épületek ágazatában történő bevezetését hatékony szociális kompenzációnak kell kísérnie, különös tekintettel az

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátáscsökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

energiaszegénység már meglévő szintjére. Egy 2019-es uniós szintű felmérésben mintegy 34 millió európai számolt be arról, hogy 2018-ban nem tudta otthonát megfelelően melegen tartani, és az Unió lakosságának 6,9 %-a nyilatkozott úgy, hogy nem engedheti meg magának, hogy elégséges mértékben fűtse otthonát²⁷. A hatékony társadalmi és elosztási kompenzáció elérése érdekében elő kell írni a tagállamok számára, hogy az árverésből származó bevételeket a meglévő kibocsátáskereskedelem tekintetében már meghatározott, éghajlatváltozással és energiával kapcsolatos célokra fordítsák, de a kifejezetten a közúti közlekedési és az építőipari új ágazattal kapcsolatos aggályok kezelése érdekében hozzáadott intézkedésekre is, ideértve a 2012/27/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁸ szerinti kapcsolódó szakpolitikai intézkedéseket. Az árverésből származó bevételeket az új ágazatok kibocsátáskereskedelme szociális szempontjainak kezelésére kell felhasználni, különös hangsúlyt fektetve a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokra, mikrovállalkozásokra és közlekedési felhasználókra. Ebben a szellemben az új Szociális Klímaalap célzott finanszírozást biztosít a tagállamok számára az energiaszegénység vagy a mobilitásszegénység által leginkább érintett vagy veszélyeztetett európai polgárok támogatására. Ez az Alap elő fogja mozdítani a tagállamok közötti és a tagállamokon belüli méltányosságot és szolidaritást, miközben enyhíti az energia- és mobilitásszegénység kockázatát az átalakulás szakaszában. A meglévő szolidaritási mechanizmusokra épít, és kiegészíti azokat. Az új alap forrásai elvben az új kibocsátáskereskedelemről a 2026–2032 közötti időszakban várható bevételek 25 %-ának felelnek meg, és a tagállamok által az (EU) 20.../nn európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁹ alapján benyújtandó szociális klímatervek alapján kerülnek végrehajtásra. Ezen túlmenően minden tagállamnak az árverésből származó bevételeit többek között a szociális klímatervei költségei egy részének finanszírozására kell fordítania.

- (53) Az árverésből származó bevételek felhasználásáról szóló jelentéstételt össze kell hangolni az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelettel³⁰ létrehozott jelenlegi jelentéstétellel.
- (54) Az új, karbonszegény technológiák innovációja és fejlesztése az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban alapvető fontosságú annak biztosításához, hogy ezek az ágazatok költséghatékonyan járuljanak hozzá a várható kibocsátáscsökkentéshez. Ezért az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban a kibocsátáskereskedelemről származó 150 millió kibocsátási egységet az Innovációs Alap rendelkezésére kell bocsátani a költséghatékony kibocsátáscsökkentés ösztönzése érdekében.
- (55) Az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmének hatálya alá tartozó szabályozott szervezeteknek a hitelesített kibocsátásuk tekintetében az általuk szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyag-mennyiségeknek megfelelően kell leadniuk

²⁷ 2018-as adatok. Eurostat, SILC [ilc_mdes01].

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/27/EU irányelve (2012. október 25.) az energiahatékonyságról, a 2009/125/EK és a 2010/30/EU irányelv módosításáról, valamint a 2004/8/EK és a 2006/32/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2012.11.14., 1. o.).

²⁹ [Illessze be a Szociális Klímaalap létrehozásáról szóló rendeletre mutató hivatkozást].

³⁰ 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., 1. o.).

kibocsátási egységeket. Első ízben 2026-ban kell leadniuk a hitelesített kibocsátásaikra vonatkozó kibocsátási egységeket. Az adminisztratív terhek minimalizálása érdekében a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés meglévő kibocsátáskereskedelmi rendszerére alkalmazandó számos szabályt alkalmazhatóvá kell tenni az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmére, a szükséges kiigazításokkal. Ez magában foglalja különösen a kibocsátási egységek átruházására, leadására és törlésére vonatkozó szabályokat, valamint a kibocsátási egységek érvényességére, a szankciókra, az illetékes hatóságokra és a tagállamok jelentéstételi kötelezettségeire vonatkozó szabályokat.

- (56) Ahhoz, hogy az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban folytatott kibocsátáskereskedelem hatékony legyen, lehetővé kell tenni a kibocsátások nagy biztonsággal és észszerű költségek mellett történő nyomon követését. A kibocsátásokat a szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyag-mennyiségek alapján, egy kibocsátási tényezővel kombinálva kell a szabályozott szervezetekhez rendelni. A nem kívánatos hatások, például a kettős teher elkerülése érdekében a szabályozott szervezetek számára lehetővé kell tenni, hogy megbízhatóan és pontosan azonosítsák és megkülönböztessék azokat az ágazatokat, amelyekben a tüzelőanyagokat szabad forgalomba bocsátják, valamint a tüzelőanyagok végső felhasználóit. Annak érdekében, hogy elegendő adat álljon rendelkezésre a kibocsátási egységek teljes számának 2028 és 2030 közötti időszakra történő megállapításához, a rendszer 2025-ös indulásakor engedéllyel rendelkező szabályozott szervezeteknek 2024-re vonatkozóan jelenteniük kell a hozzájuk kapcsolódó korábbi kibocsátásaikat.
- (57) Helyénvaló intézkedéseket bevezetni a túlzott áremelkedés potenciális kockázatának kezelésére, amely – ha különösen magas az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmének megkezdésekor – alááshatja a háztartások és az egyének arra való hajlandóságát, hogy beruházzanak az üvegházhatásúgáz-kibocsátásaik csökkentésébe. Ezeknek az intézkedéseknek ki kell egészíteniük az (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozattal³¹ létrehozott és 2019-ben működésbe lépett piaci stabilizációs tartalék által kínált biztosítékokat. Míg a szén-dioxid-árat továbbra is a piac határozza meg, a védintézkedéseket szabályokon alapuló automatizmus fogja kiváltani, amelynek értelmében a kibocsátási egységeket csak akkor szabadítják fel a piaci stabilizációs tartalékból, ha az átlagos kibocsátási egység-ár emelkedésén alapuló konkrét kiváltó feltételek teljesülnek. E kiegészítő mechanizmusnak szintén rendkívül reaktívnak kell lennie a megváltozott piacfundamentumoktól eltérő tényezők miatti túlzott volatilitás kezelése érdekében. Az intézkedéseket a túlzott áremelkedés különböző szintjeihez kell igazítani, ami eltérő mértékű beavatkozást eredményez. A Bizottságnak szorosan figyelemmel kell kísérnie a kiváltó feltételeket, és az intézkedéseket a feltételek teljesülése esetén a Bizottságnak sürgősen el kell fogadnia. Ez nem érinti azokat a kísérő intézkedéseket, amelyeket a tagállamok a kedvezőtlen társadalmi hatások kezelése érdekében fogadhatnak el.
- (58) A Bizottságnak nyomon kell követnie a kibocsátáskereskedelem alkalmazását az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban, beleértve a meglévő kibocsátáskereskedelmi rendszerrel való árkonvergencia mértékét is, és szükség esetén felülvizsgálatot kell javasolnia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen ágazatok kibocsátáskereskedelme hatékonyságának, igazgatásának és gyakorlati

³¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).

alkalmazásának javítása érdekében, a megszerzett ismeretek és a fokozott árkonvergencia alapján. A Bizottság számára elő kell írni, hogy az e kérdésekről szóló első jelentést 2028. január 1-jéig nyújtsa be.

- (59) Annak érdekében, hogy a 2003/87/EK irányelv 3gd. cikke (3) bekezdésének, 12. cikke (3b) bekezdésének és 14. cikke (1) bekezdésének végrehajtása egységes feltételek mellett történjen, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. A meglévő szabályozási kerettel való szinergiák biztosítása érdekében az említett irányelv 14. és 15. cikkében foglalt végrehajtási hatáskörök átruházását ki kell terjeszteni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatra. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek³² megfelelően kell gyakorolni.
- (60) A jogalkotási aktusok egyes nem alapvető rendelkezéseit kiegészítő, illetve módosító általános hatályú nem jogalkotási aktusok elfogadása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az említett irányelv 10. cikkének (4) bekezdése és 10a. cikkének (8) bekezdése tekintetében. Ezenfelül, a meglévő szabályozási kerettel való szinergiák biztosítása érdekében a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (4) bekezdésében és 10a. cikkének (8) bekezdésében foglalt felhatalmazást ki kell terjeszteni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatra. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein. A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával³³ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (61) Egy jól működő, megreformált, a piaci stabilizációt célzó eszközt magában foglaló EU ETS kulcsfontosságú eszköze annak, hogy az Unió teljesítse a 2030-ra vonatkozóan elfogadott célját és a Párizsi Megállapodás szerinti kötelezettségvállalásait. A piaci stabilizációs tartalék célja, hogy kezelje a kibocsátási egységek kínálata és kereslete közötti egyensúlyhiányt a piacon. Az (EU) 2015/1814 határozat 3. cikke előírja, hogy a tartalékot három évvel a működés megkezdése után felül kell vizsgálni, különös figyelmet fordítva a piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek számának meghatározására szolgáló százalékos értékre, a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számára (TNAC) vonatkozó küszöbértékre, amely meghatározza a kibocsátási egységek felvételét, valamint a tartalékból felszabadítandó kibocsátási egységek számára.

³² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

³³ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

- (62) Tekintettel arra, hogy erőteljesebb beruházási ösztönzőre van szükség a kibocsátások költséghatékony módon történő csökkentése érdekében, valamint az EU ETS megerősítése céljából, az (EU) 2015/1814 határozatot módosítani kell az egyes években a piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek számának meghatározására szolgáló százalékos arány növelése érdekében. Ezenkívül a TNAC alacsonyabb szintjei esetében a felvételnek meg kell egyeznie a TNAC és a kibocsátási egységek felvételét meghatározó küszöbérték közötti különbséggel. Ez megakadályozná az árverésen értékesítendő mennyiségek jelentős bizonytalanságát, amely akkor keletkezik, amikor a TNAC közel van a küszöbértékhez, ugyanakkor biztosítaná, hogy a többlet elérje azt a mennyiségi tartományt, amelyen belül úgy tekinthető, hogy a szén-dioxid-piac kiegyensúlyozottan működik.
- (63) Ezenfelül annak biztosítása érdekében, hogy az érvénytelenítés után a piaci stabilizációs tartalékban maradó kibocsátási egységek szintje kiszámítható legyen, a tartalékban lévő kibocsátási egységek érvénytelenítése többé nem függhet az előző évben árverésre bocsátott mennyiségtől. A tartalékban lévő kibocsátási egységek számát ezért 400 millió kibocsátási egységben kell rögzíteni, ami megfelel a TNAC értékére vonatkozó alsó küszöbértéknek.
- (64) Az ezen irányelvre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat elemzése azt is kimutatta, hogy a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számába bele kell számítani a légi közlekedésből származó nettó keresletet is. Ezenkívül, mivel a légi közlekedési kibocsátási egységek ugyanúgy felhasználhatók, mint az általános célú kibocsátási egységek, a tartalék pontosabb, így jobb eszköze lenne a piaci stabilitás biztosításának, ha magában foglalná a légi közlekedést is. A forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának kiszámításakor az ezen irányelv hatálybalépését követő évtől kezdődően a légi közlekedésből származó kibocsátásokat és a légi közlekedés tekintetében kiadott kibocsátási egységeket is figyelembe kell venni.
- (65) A forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma (TNAC) kiszámításának egyértelművé tétele érdekében az (EU) 2015/1814 határozatnak elő kell írnia, hogy a kibocsátási egységek kínálata csak a kiadott, de a piaci stabilizációs tartalékba be nem helyezett kibocsátási egységeket foglalja magában. Ezenkívül a képlet a továbbiakban nem vonhatja le a piaci stabilizációs tartalékban lévő kibocsátási egységek számát a kibocsátási egységek kínálatából. Ennek a változásnak nincs lényeges hatása a TNAC kiszámításának eredményére, ideértve a TNAC múltbeli számításait vagy a tartalékot is.
- (66) Annak érdekében, hogy mérsékelni lehessen az építőipari és a közúti közlekedési ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelem megkezdésével kapcsolatos keresleti és kínálati egyensúlyhiány kockázatát, valamint hogy e kibocsátáskereskedelem ellenállóbbá váljon a piaci sokkhatásokkal szemben, a piaci stabilizációs tartalék szabályalapú mechanizmusát alkalmazni kell ezekre az új ágazatokra. Ahhoz, hogy ez a tartalék a rendszer kezdetétől működőképes legyen, először 600 millió kibocsátási egységnek megfelelő kezdeti dotációval kell azt létrehozni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatban zajló kibocsátáskereskedelem céljára. A kibocsátási egységek tartalékból való felszabadítását vagy tartalékba való felvételét kiváltó kezdeti alsó és felső küszöbértékeket egy általános felülvizsgálati záradék alá kell vonni. Más elemeknek – mint például a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma, illetve a felszabadított vagy tartalékba helyezett kibocsátási egységek mennyisége közöttételének – a tartalékra az egyéb ágazatok tekintetében vonatkozó szabályokat kell követniük.

- (67) Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell annak figyelembevételére érdekében, hogy a tengeri közlekedési ágazat bekerül az EU ETS-be. Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell, hogy a társaságokat kötelezzék arra, hogy társasági szintű összesített kibocsátási adatokat szolgáltatassanak, és hogy a hitelesített nyomonkövetési terveiket és a társasági szintű összesített kibocsátási adataikat jóváhagyás céljából nyújtsák be a felelős igazgatási hatóságnak. Emellett a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a CO₂-kibocsátások nyomon követésére szolgáló módszerek és a nyomon követésre vonatkozó szabályok, valamint az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott egyéb releváns információk módosítása céljából, hogy biztosítsa az EU ETS igazgatási szintű hatékony működését, valamint hogy kiegészítse az (EU) 2015/757 rendeletet a nyomonkövetési tervek és azok módosításai igazgatási hatóságok általi jóváhagyására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok nyomon követésére, jelentésére és benyújtására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítésére vonatkozó szabályokkal, valamint a társasági szintű összesített kibocsátási adatok tekintetében a hitelesítési jelentés kiadására vonatkozó szabályokkal. Az (EU) 2015/757 rendelet alapján nyomon követett, jelentett és hitelesített adatok felhasználhatók a hajóra vonatkozó ugyanazon információk nyomon követését, jelentését és hitelesítését előíró más uniós jogszabályoknak való megfelelés céljaira is.
- (68) A 2003/87/EK irányelvet, az (EU) 2015/1814 határozatot és az (EU) 2015/757 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv módosításai

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

- (1) a 2. cikk (1) és (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ezen irányelvet az I. és III. mellékletben felsorolt tevékenységekre és a II. mellékletben felsorolt üvegházhatású gázokra kell alkalmazni. Amennyiben az EU ETS hatálya alá 20 MW-ot meghaladó teljes névleges bemenő hőteljesítményű égetőegység üzemeltetése okán tartozó létesítmény megváltoztatja termelési folyamatait az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése érdekében, és már nem éri el ezt a küszöbértéket, továbbra is az EU ETS hatálya alá tartozik a 11. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, a termelési folyamat megváltoztatását követő vonatkozó ötéves időszak végéig.

(2) Ezt az irányelvet a 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) követelményeinek sérelme nélkül kell alkalmazni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2010. november 24-i 2010/75/EU irányelve az ipari kibocsátásokról (a környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése) (HL L 334., 2010.12.17., 17. o.);

- (2) a 3. cikk a következőképpen módosul:

(a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »kibocsátás«: üvegházhatású gázoknak valamely létesítményben található forrásokból történő kiengedése vagy az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységet folytató légi járműből, vagy az I. mellékletben felsorolt tengeri közlekedési tevékenységet folytató hajókból az említett tevékenység tekintetében meghatározott gázok kibocsátása, vagy a III. mellékletben említett tevékenységnek megfelelő üvegházhatásúgáz-kibocsátás;”;

(b) a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) »üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedély«: az 5., 6. és 30b. cikk értelmében kiadott engedély;”;

(c) az u) pontot el kell hagyni;

(d) a szöveg a következő v)–z) ponttal egészül ki:

„v) »hajózási társaság«: a hajótulajdonos vagy bármely más szervezet vagy személy – például az igazgató vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt, a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet(*) I. mellékletében meghatározott valamennyi kötelezettséget és felelősséget;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 336/2006/EK rendelete (2006. február 15.) a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat Közösségen belüli végrehajtásáról és a 3051/95/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 64., 2006.3.4., 1. o.).

w) »a hajózási társaság tekintetében felelős igazgatási hatóság«: a 3gd. cikkel összhangban az EU ETS hajózási társaság tekintetében történő igazgatásáért felelős hatóság;”;

x) »szabályozott szervezet«: a IVa. fejezet alkalmazásában minden olyan természetes vagy jogi személy – a tüzelőanyagok végső fogyasztóinak kivételével –, amely a III. mellékletben említett tevékenységet végzi, és amely a következő kategóriák valamelyikébe tartozik:

- i. amennyiben a tüzelőanyag az (EU) 2020/262 tanácsi irányelv(*) 3. cikkének 11. pontjában meghatározott adóraktáron halad át, az említett irányelv 3. cikkének 1. pontjában meghatározott adóraktár-engedélyes, akit az említett irányelv 7. cikke alapján jövedékiadó-fizetési kötelezettség terhel;
- ii. amennyiben az i. pont nem alkalmazható, bármely más személy, akit az e fejezet hatálya alá tartozó tüzelőanyagok tekintetében az (EU) 2020/262 irányelv 7. cikke alapján jövedékiadó-fizetési kötelezettség terhel;
- iii. ha az i. és ii. pont nem alkalmazható, bármely más személy, akit a tagállam illetékes hatóságainak nyilvántartásba kell venniük a jövedéki adó megfizetésére kötelezett személyként, a 2003/96/EK tanácsi irányelv(**) 21. cikke (5) bekezdésének negyedik

albekezdésében említettek szerint, beleértve a jövedéki adó megfizetése alól mentesített személyeket is;

- iv. ha az i., ii. és iii. pont nem alkalmazható, vagy ha több személy egyetemlegesen felelős ugyanazon jövedéki adó megfizetéséért, bármely más, a tagállam által kijelölt személy.

(*) A Tanács (EU) 2020/262 irányelve (2019. december 19.) a jövedéki adóra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról (HL L 58., 2020.2.27., 4. o.).

(**) A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).

y) »tüzelőanyag«: a IVa. fejezet alkalmazásában a 2003/96/EK irányelv I. mellékletének A. és C. táblázatában felsorolt bármely üzemanyag, valamint az említett irányelv 2. cikkének (3) bekezdésében meghatározott üzemanyagként vagy tüzelő-, fűtőanyagként eladásra kínált bármely más termék;

z) »szabad forgalomba bocsátás«: a IVa. fejezet alkalmazásában megegyezik az (EU) 2020/262 irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében foglaltakkal.”;

- (3) a II. fejezet címe helyébe a következő cím lép:

„LÉGI ÉS TENGERI KÖZLEKEDÉS”;

- (4) a 3a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3a. cikk

Hatály

A 3b–3f. cikk az I. mellékletben szereplő légi közlekedési tevékenységek kapcsán kiosztott és kiadott egységekre vonatkozik. A 3g–3ge. cikk az I. mellékletben szereplő tengeri közlekedési tevékenységek kapcsán kiosztott és kiadott egységekre vonatkozik.”;

- (5) a 3f. és a 3g. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3f. cikk

Nyomonkövetési és jelentési tervek

Az igazgatásért felelős tagállam gondoskodik arról, hogy minden légi jármű-üzemeltető az adott tagállam illetékes hatóságának nyomonkövetési tervet nyújtson be, amelyben a 3e. cikk szerinti kérelmezés céljából intézkedéseket állapít meg a kibocsátási és tonnakilométer-adatok figyelemmel kísérésére és jelentésére, továbbá arról, hogy a terveket az illetékes hatóság a 14. cikkben említett aktusnak megfelelően jóváhagyja.

3g. cikk

A tengeri közlekedési tevékenységekre vonatkozó alkalmazási kör

- (1) A tengeri közlekedési tevékenységek tekintetében a kibocsátási egységek kiosztása és a leadási követelmények alkalmazása a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó

kibocsátások 50 %-ára, az egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőből induló és valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 50 %-ára, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 100 %-ára, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben található veszteglőhelyen horgonyzó hajók kibocsátásának 100 %-ára vonatkozik.

(2) A 9., 9a. és 10. cikket ugyanúgy kell alkalmazni a tengeri közlekedési tevékenységekre, mint az EU ETS hatálya alá tartozó egyéb tevékenységekre.”;

(6) a szöveg a **következő** 3ga–3ge. cikkel egészül ki:

„3ga. cikk

A tengeri közlekedésre vonatkozó követelmények fokozatos bevezetése

A hajózási társaságok a kibocsátási egységeket a következő ütemezés szerint kötelesek leadni:

- (a) a 2023 tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások 20 %-a;
- (b) a 2024 tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások 45 %-a;
- (c) a 2025 tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások 70 %-a;
- (d) a 2026 tekintetében és azt követően évente jelentett hitelesített kibocsátások 100 %-a.

Amennyiben a tengeri közlekedésből származó, 2023-as, 2024-es és 2025-ös hitelesített kibocsátásokhoz képest kevesebb kibocsátási egységet adnak le, mihelyt a hitelesített kibocsátások és a leadott kibocsátási egységek közötti különbséget az egyes évekre vonatkozóan megállapították, a kibocsátási egységek ennek megfelelő mennyiségét törölni kell a 10. cikk szerinti árverésre bocsátás helyett.

3gb. cikk

A tengeri közlekedésből származó kibocsátások nyomon követése és jelentése

Az I. mellékletben felsorolt tengeri közlekedési tevékenységekből származó kibocsátások tekintetében az igazgatási hatóság biztosítja, hogy a felelősségi körébe tartozó hajózási társaságok a jelentési időszakban nyomon kövessék és jelentsék a vonatkozó paramétereket, és az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet(*) II. fejezetével összhangban társasági szintű összesített kibocsátási adatokat nyújtsanak be az igazgatási hatóságnak.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

3gc. cikk

A tengeri közlekedésből származó kibocsátások hitelesítése és akkreditációja

A hajózási társaság tekintetében felelős igazgatási hatóság biztosítja, hogy a hajózási társaság által a 3gb. cikk szerint benyújtott, hajózási társasági szintű összesített

kibocsátási adatok jelentését az (EU) 2015/757 rendelet(*) III. fejezetében meghatározott hitelesítési és akkreditációs szabályokkal összhangban hitelesítsék.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

3gd. cikk

A hajózási társaság tekintetében felelős igazgatási hatóság

(1) A hajózási társaság tekintetében felelős igazgatási hatóság a következő:

a) a valamely tagállamban bejegyzett hajózási társaság esetében az a tagállam, amelyben a hajózási társaságot bejegyezték;

b) olyan hajózási társaság esetében, amelyet nem jegyeztek be valamely tagállamban, az a tagállam, amelyben az elmúlt két ellenőrzési évben az adott hajózási társaság 3g. cikkben meghatározott alkalmazási körbe tartozó útjain a legtöbb becsült kikötői megállást teljesítették;

c) olyan hajózási társaság esetében, amelyet nem jegyeztek be valamely tagállamban és amely az elmúlt két ellenőrzési évben nem teljesített a 3g. cikk hatálya alá tartozó utakat, az igazgatási hatóság az a tagállam, ahonnan a hajózási társaság 3g. cikk hatálya alá tartozó első útja indult.

Adott esetben a hajózási társaság tekintetében felelős igazgatási hatóságot két évente aktualizálják.

(2) A Bizottság a rendelkezésre álló legjobb információk alapján:

a) 2024. február 1-je előtt közzéteszi azon hajózási társaságok jegyzékét, amelyek az I. mellékletben felsorolt, a 3g. cikkben meghatározott körbe tartozó tengerhasznosítási tevékenységet végeztek 2023. január 1-jén vagy azt követően, és meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot az (1) bekezdéssel összhangban; valamint

b) ezt követően legalább két évente aktualizálja a jegyzéket annak érdekében, hogy adott esetben egy másik igazgatási hatósághoz rendeljék a hajózási társaságokat, vagy hogy olyan hajózási társaságokat vegyenek fel a jegyzékbe, amelyek az említett időpontot követően az I. mellékletben felsorolt, a 3g. cikkben meghatározott körbe tartozó tengerhasznosítási tevékenységet végeztek.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a hajózási társaságoknak az igazgatási hatóságok általi, az ezen irányelv szerinti igazgatására vonatkozó részletes szabályok megállapítása céljából. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

3ge. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

(1) A Bizottság mérlegeli a lehetséges módosításokat a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló piaci alapú globális intézkedés Nemzetközi Tengerészeti Szervezet általi elfogadásával összefüggésben.

Ilyen intézkedés elfogadása esetén, de mindenképpen a 2028. évi globális értékelés előtt, legkésőbb 2028. szeptember 30-ig a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az ilyen intézkedéseket. A Bizottság, adott esetben, e jelentést követő intézkedésként az irányelv szükség szerinti módosításáról szóló jogalkotási javaslatokat terjeszthet az Európai Parlament és a Tanács elé.

(2) A Bizottság nyomon követi e fejezet végrehajtását, valamint az ezen irányelv követelményeinek való megfelelés kötelezettségét megkerülni próbáló társaságokkal kapcsolatos esetleges tendenciákat. Adott esetben a Bizottság intézkedéseket javasol az ilyen megkerülés megelőzésére.”;

- (7) a 3h. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3h. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezései az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedélyekre és az I. mellékletben szereplő, a légi és tengeri közlekedésen kívüli tevékenységek kapcsán kiosztott és kiadott kibocsátási egységekre alkalmazandók.”;

- (8) a 6. cikk (2) bekezdésének e) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„e) kötelezettség a létesítmény adott naptári évben, a 15. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátásával egyenlő számú egység adott év végétől számított négy hónapon belüli leadására.”;

- (9) a 8. cikk a következőképpen módosul:

(a) az „európai parlamenti és tanácsi” és „(1)” szavakat és az (1) lábjegyzetet el kell hagyni;

(b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

(c) „A Bizottság felülvizsgálja a 2010/75/EU irányelvvel való szinergiák hatékonyságát. A környezetvédelmi és éghajlat-politikai vonatkozású engedélyeket össze kell hangolni az uniós éghajlat- és energiapolitikai célkitűzéseknek való megfeleléshez szükséges intézkedések hatékony és gyorsabb végrehajtása érdekében. A Bizottság jelentést nyújthat be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv bármilyen jövőbeli felülvizsgálatával összefüggésben.”;

- (10) a 9. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„[E módosítás hatálybalépését követő évben] az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget [-millió kibocsátási egység (*a hatálybalépés évétől függően meghatározandó*)]-val/-vel csökkenteni kell. Ugyanebben az évben az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget 79 millió kibocsátási egységgel meg kell növelni a tengeri közlekedés tekintetében. [E módosítás hatálybalépését követő év]-tól/-től kezdődően a lineáris tényező 4,2 % lesz. A Bizottság [a módosítás hatálybalépésének időpontja beillesztendő]-tól/-től számított három hónapon belül közzéteszi az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget.”;

- (11) a 10. cikk a következőképpen módosul:

(a) az (1) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„2021 és 2030 között a kibocsátási egységek teljes mennyiségének 2 %-át árverésre kell bocsátani egy olyan alap létrehozása érdekében, amelynek célja

az energiahatékonyság javítása és bizonyos tagállamok (a továbbiakban: a kedvezményezett tagállamok) energetikai rendszereinek modernizációja a 10d. cikknek megfelelően (a továbbiakban: Modernizációs Alap). A kibocsátási egységek e mennyisége tekintetében a kedvezményezett tagállamok azok a tagállamok, amelyek piaci áron számított egy főre jutó GDP-je 2013-ban nem érte el az uniós átlag 60 %-át. Az e kibocsátási egység-mennyiségnek megfelelő pénzeszközöket a IIb. melléklet A. részének megfelelően kell elosztani.

Ezen túlmenően [az irányelv hatálybalépését követő év] és 2030 között a kibocsátási egységek teljes mennyiségének 2,5 %-át árverésre bocsátják a Modernizációs Alap számára. A kibocsátási egységek e mennyisége tekintetében a kedvezményezett tagállamok azok a tagállamok, amelyek piaci áron számított egy főre jutó GDP-je nem érte el 2016 és 2018 között az uniós átlag 65 %-át. Az e kibocsátási egység-mennyiségnek megfelelő pénzeszközöket a IIb. melléklet B. részének megfelelően kell elosztani.”;

- (b) a (3) bekezdés első és második mondata helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak, kivéve az EUMSZ 311. cikkének (3) bekezdésével összhangban saját forrásként megállapított és az uniós költségvetésbe beállított bevételeket. A tagállamok a kibocsátási egységek (2) bekezdésben említett, árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket – a 10a. cikk (6) bekezdésében említett közvetett széndioxid-kibocsátási költségek kompenzálására használt bevételeket kivéve – az alábbi célok egyikére vagy közülük többre használják fel:”;

- (c) a (3) bekezdés h) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„h) olyan intézkedésekre, amelyek az energiahatékonyság, a távfűtési rendszerek és a hőszigetelés javítására, vagy a kis és közepes jövedelemmel rendelkező háztartások szociális szempontjainak – többek között a torzító adók csökkentésével – történő kezelését célzó pénzügyi támogatás biztosítására irányulnak;”;

- (d) a (4) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek az árverések időzítése, lebonyolítása és egyéb szempontjai – ideértve a bevételek egy részének az uniós költségvetésbe történő átcsoportosítására vonatkozó szabályokat is – tekintetében történő kiegészítésére vonatkozóan, annak biztosítása érdekében, hogy azokat nyílt, átlátható, összehangolt és megkülönböztetéstől mentes módon bonyolítsák le.”;

- (12) a 10a. cikk a következőképpen módosul:

- (a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

- i. a szöveg a második albekezdést követően a következő két albekezdéssel egészül ki:

„A 2012/27/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) 8. cikkének (4) bekezdése [a cikk hivatkozását aktualizálni kell a felülvizsgált irányelvvel] szerinti energetikai audit elvégzésére vonatkozó kötelezettség hatálya alá tartozó létesítmények esetében az ingyenes

kiosztás csak akkor ítéltető oda teljes mértékben, ha az auditjelentés ajánlásait végrehajtották, amennyiben az érintett beruházások energiamegtérülési ideje nem haladja meg az öt évet és e beruházások költségei arányosak. Ellenkező esetben az ingyenes kiosztás mennyiségét 25 %-kal csökkenteni kell. Az ingyenes kiosztás mennyisége nem csökkenthető, ha az üzemeltető bizonyítja, hogy olyan egyéb intézkedéseket hajtott végre, amelyek az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az auditjelentésben ajánlottakkal egyenértékű csökkentését eredményezik. Az első albekezdésben említett intézkedéseket ennek megfelelően ki kell igazítani.

Nem részesülhetnek ingyenes kiosztásban az ágazatok vagy alágazatok létesítményei, amennyiben ezen ágazatok vagy alágazatok az (EU).../... rendeletben meghatározott, a kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelésére szolgáló egyéb intézkedések hatálya alá tartoznak. [Hivatkozás a CBAM-ra](**). Az első albekezdésben említett intézkedéseket ennek megfelelően ki kell igazítani.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/27/EU irányelve (2012. október 25.) az energiahatékonyságról, a 2009/125/EK és a 2010/30/EU irányelv módosításáról, valamint a 2004/8/EK és a 2006/32/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2012.11.14., 1. o.).

(**) [a CBAM teljes hivatkozása]”;

ii. a harmadik albekezdés vége a következő mondattal egészül ki:

„Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére és az energiahatékonyság javítására irányuló további ösztönzők biztosítása érdekében a 2026–2030-as időszak előtt felül kell vizsgálni a meghatározott uniós szintű előzetes referenciaértékeket a meglévő termék-referenciaértékek fogalommeghatározásának és rendszerhatárainak esetleges módosítása céljából.”;

(b) a cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus alkalmazásának kezdőnapjától nem osztható ki ingyenesen kibocsátási egység a [CBAM] rendelet I. mellékletében felsorolt termékek előállításával összefüggésben.

Az előző albekezdéstől eltérve a [CBAM] rendelet alkalmazásának első éveiben e termékek előállítása csökkentett mennyiségekben részesül ingyenes kiosztásban. Az e termékek előállítása tekintetében az ingyenes kiosztást csökkentő tényezőt kell alkalmazni (a továbbiakban: CBAM-tényező). A CBAM-tényező a [CBAM-rendelet] hatálybalépése és 2025 vége közötti időszakban 100 %, 2026-ban 90 %, és évente 10 százalékponttal csökken, hogy a 10. évre elérje a 0 %-ot.

Az ingyenes kiosztás csökkentését évente a [CBAM] rendelet I. mellékletében felsorolt termékek előállítására vonatkozó ingyenes kiosztás iránti igénynek a 11. cikk (1) bekezdésében említett vonatkozó időszakban az összes

létesítményt érintően kiszámított teljes ingyenes kiosztási igényhez viszonyított átlagos részarányaként kell kiszámítani. A CBAM-tényezőt alkalmazni kell.

Az ingyenes kiosztás csökkentéséből származó kibocsátási egységeket a 10a. cikk (8) bekezdésével összhangban az innováció támogatására kell rendelkezésre bocsátani.”;

(c) a (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a harmadik albekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a 2026-tól 2030-ig tartó időszakra vonatkozóan a referenciaértékeket az a) és d) pontban foglalt módon kell meghatározni, a 11. cikkkel összhangban a 2021-es és 2022-es évekre benyújtott információk alapján, valamint a 2008 és 2028 között minden egyes év tekintetében alkalmazandó éves csökkentési arány alapján.”;

iii. a harmadik albekezdés a következő, d) ponttal egészül ki:

„d) amennyiben az éves csökkentési arány meghaladja a 2,5 %-ot vagy nem éri el a 0,2 %-ot, a 2026-tól 2030-ig tartó időszakra vonatkozó referenciaértékeket úgy kell meghatározni, hogy a 2013-tól 2020-ig tartó időszakban alkalmazandó referenciaértékeket a 2008 és 2028 közötti minden egyes év tekintetében csökkenteni kell a fenti két százalékos arány közül azzal, amelyik releváns.”;

iv. a negyedik albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Ettől eltérően az aromás vegyületek és a szintézisgáz referenciaértékeit ugyanolyan arányban kell módosítani, mint a finomítókra vonatkozó referenciaértékeket annak érdekében, hogy meg lehessen őrizni az egyenlő versenyfeltételeket e termékek gyártói számára.”;

(d) a (3) és a (4) bekezdést el kell hagyni;

(e) a (6) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok – a második és a negyedik albekezdésnek megfelelően – pénzügyi intézkedéseket hoznak az olyan ágazatok vagy alágazatok számára, amelyek kitéttek a kibocsátásáthelyezés tényleges kockázatának olyan jelentős közvetett költségek következtében, amelyek valójában a villamosenergia-árakban megjelenő üvegházhatásúgáz-kibocsátási költségekből származnak, amennyiben az ilyen pénzügyi intézkedéseket össze lehet egyeztetni az állami támogatásra alkalmazandó szabályokkal, és különösen, amelyek nem torzítják indokolatlanul a versenyt a belső piacon. Az elfogadott pénzügyi intézkedések nem kompenzálhatják az (1) bekezdés szerint megállapított referenciaértékeknek megfelelően ingyenes kiosztással fedezett közvetett költségeket. Amennyiben valamely tagállam az árverésből a közvetett költségek felmerülésének évében származó bevétel 25 %-ánál nagyobb összeget költ, ismerteti az összeg túllépésének az indokait.”;

(f) a (7) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„2021-től kezdve azokat a kibocsátási egységeket, amelyeket a (19), (20) és (22) bekezdésnek megfelelően nem osztottak ki a létesítmények részére, hozzá kell adni a kibocsátási egységeknek az e bekezdés első albekezdése első mondatának megfelelően elkülönített mennyiségéhez.”;

(g) a (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(8) Az e cikk értelmében egyébként ingyenesen kiosztható mennyiségből 365 millió kibocsátási egységet, a 10. cikk értelmében egyébként árverés útján értékesíthető mennyiségből pedig 85 millió kibocsátási egységet, valamint az ingyenes kibocsátás 10a. cikk (1a) bekezdésében említett csökkentéséből származó kibocsátási egységeket az Alap rendelkezésre kell bocsátani a karbonszegény technológiák és eljárások területére irányuló innováció támogatása és a szennyezőanyag-mentességi célkitűzésekhez való hozzájárulás céljából („Innovációs Alap”). Az első albekezdésben említett innovációs támogatásra kell felhasználni azokat a kibocsátási egységeket is, amelyeket a légijármű-üzemeltetők bezárása miatt nem adnak ki légijármű-üzemeltetők részére, és amelyek nem szükségesek az ezen üzemeltetők általi leadási hiány fedezéséhez.

Ezenkívül a piaci stabilizációs tartalékból 50 millió ki nem osztott kibocsátási egységgel ki kell egészíteni minden, a 2010/670/EU bizottsági határozat(*) értelmében a 2013-tól 2020-ig tartó időszakban rendelkezésre álló 300 millió kibocsátási egységből fennmaradó bevételt, és azt kellő időben az első albekezdésben említett innováció támogatására kell felhasználni. Ezenfelül az (EU) [FuelEU tengerészet] rendelet 21. cikkének (2) bekezdésében említett külső címzett bevételeket az Innovációs Alaphoz kell rendelni, és e bekezdéssel összhangban kell végrehajtani.

Az Innovációs Alap az I. és a III. mellékletben felsorolt ágazatokra terjed ki, ideértve a környezetvédelmi szempontból biztonságos, az éghajlatváltozás mérsékléséhez jelentősen hozzájáruló szén-dioxid-leválasztást és -hasznosítást (CCU), valamint az I. mellékletben felsorolt ágazatokban előállított, karbonintenzív termékeket helyettesítő termékeket, és célja még, hogy ösztönözze a szén-dioxid környezetvédelmi szempontból biztonságos leválasztására és geológiai tárolására (CLT) irányuló projektek és az innovatív megújulóenergia-technológiák és energiatárolási technológiák létrehozását és végrehajtását; kiegyensúlyozott földrajzi eloszlásban. Az Innovációs Alap támogathatja a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációját, valamint a légi, a vasúti és a közúti közlekedésben az alacsony és nulla kibocsátású üzemanyagok előállítását szolgáló, áttörést jelentő, innovatív technológiákat és infrastruktúrát is. Különös figyelmet kell fordítani a [CBAM-rendelet] hatálya alá tartozó ágazatokban megvalósuló projektekre, amelyek célja a karbonszegény technológiák, a CCU, a CLT, valamint a megújuló energia és az energiatárolás innovációjának oly módon történő támogatása, amely hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez.

A projektek minden tagállam területén jogosultak támogatásra, a kisebb projekteket is beleértve. A támogatásban részesülő technológiáknak innovatívnak kell lenniük, és támogatás nélkül ugyanilyen léptékben kereskedelmileg még nem lehetnek életképesek, de áttörést jelentő megoldásokat kell képviselniük, vagy kellően kiforrottnak kell lenniük a kereskedelmi hasznosítást megelőző alkalmazáshoz.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy az Innovációs Alapba szánt kibocsátási egységeket a 10. cikk (4) bekezdésében meghatározott elvekkel és szabályokkal összhangban bocsássák árverésre. Az árverésből származó bevételek a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban

külső címzett bevételt képeznek. Az egy pénzügyi évnél hosszabb időn átívelő intézkedések költségvetési kötelezettségvállalásai felbonthatók több évre esedékes éves részletekre.

A projekteket objektív és átlátható kritériumok alapján kell kiválasztani, adott esetben annak figyelembevételével, hogy milyen mértékben járulnak hozzá a (2) bekezdésben említett referenciaértékek szerinti mértéket jelentősen meghaladó kibocsátáscsökkentés eléréséhez. A projekteknek alkalmasnak kell lenniük arra, hogy azokat széles körben alkalmazzák, illetve arra, hogy az érintett ágazatokban jelentősen csökkentsék az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való átállás költségeit. A CCU-t alkalmazó projekteknek nettó kibocsátáscsökkentést kell eredményezniük, és biztosítaniuk kell a CO₂ kibocsátásának elkerülését vagy a CO₂ tartós tárolását. Pályázati felhívás útján odaítélt vissza nem térítendő támogatások esetében a projektek releváns költségeinek legfeljebb 60 %-a támogatható, amelynek legfeljebb 40 %-a nem függ az üvegházhatású gázok kibocsátásának hitelesített elkerülésétől, feltéve, hogy – figyelembe véve az alkalmazott technológiát – bizonyos előre meghatározott mérföldkövek teljesülnek. Kompetitív licitálási eljárás keretében nyújtott támogatás, valamint technikai segítségnyújtási támogatás esetén a projektek releváns költségeinek akár 100 %-a is támogatható.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek az Innovációs Alap működésével – többek között a kiválasztási eljárással és kritériumokkal –, valamint a támogatható ágazatokkal és a különböző típusú támogatásokra vonatkozó technológiai követelményekkel kapcsolatos szabályok tekintetében történő kiegészítésére vonatkozóan.

E bekezdés mechanizmusa révén nem részesülhet támogatásban olyan projekt, amely az e célra rendelkezésre álló összes kibocsátási egység 15 %-át meghaladó kibocsátással jár. E kibocsátási egységeket a (7) bekezdés szerint kell figyelembe venni.

(*) A Bizottság 2010/670/EU határozata (2010. november 3.) a szén-dioxid környezetvédelmi szempontból biztonságos leválasztására és geológiai tárolására irányuló kereskedelmi demonstrációs projekteknél, valamint a megújuló energiaforrások hasznosítására alkalmazott innovatív technológiák demonstrációs projektjeinek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli, a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel létrehozott kereskedelmi rendszere keretében történő finanszírozására vonatkozó kritériumok és intézkedések meghatározásáról (HL L 290., 2010.11.6., 39. o.);

(h) a (19) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„(19) Nem részesülhet ingyenes kiosztásban olyan létesítmény, amely beszüntette működését.”;

(i) a cikk a következő (22) bekezdéssel egészül ki:

„(22) Ha a 11. cikk (2) bekezdése szerint odaítélt kibocsátási egységek tekintetében kiigazításra van szükség, ezeket a kiigazításokat az e cikk

(7) bekezdésének megfelelően elkülönített kibocsátási egységek felhasználásával, vagy az azokhoz való átcsoportosítással kell végrehajtani.”;

(13) a 10c. cikk (7) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok előírják a kedvezményezett villamosenergia-termelő létesítményeknek és hálózatüzemeltetőknek, hogy minden év február 28-ig tegyenek jelentést a kiválasztott beruházásaik megvalósításáról, és ebben térjenek ki többek között az ingyenes kiosztás és a felmerült beruházási kiadás egyenlegére és a támogatott beruházások típusaira. A tagállamok jelentést nyújtanak be erről a Bizottságnak, a Bizottság pedig nyilvánosságra hozza ezeket a jelentéseket.”;

(14) a 10d. cikk a következőképpen módosul:

(a) az (1) bekezdésben az első és a második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 2021-től 2030-ig tartó időszakra létre kell hozni egy alapot (a továbbiakban: Modernizációs Alap), amely a kedvezményezett tagállamok által javasolt olyan beruházásokat támogatja – beleértve a kisebb beruházási projektek finanszírozását is –, amelyek célja az energetikai rendszerek korszerűsítése és az energiahatékonyság növelése. A Modernizációs Alapot a kibocsátási egységek árverésre bocsátása révén kell finanszírozni, a 10. cikkben foglaltak szerint, az ott meghatározott kedvezményezett tagállamok javára.

A támogatott beruházásoknak összhangban kell lenniük ezen irányelv célkitűzéseivel, az európai zöld megállapodásról szóló, 2019. december 11-i bizottsági közlemény(*) és az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet(**) célkitűzéseivel, valamint a Párizsi Megállapodásban megfogalmazott hosszú távú célkitűzésekkel. A Modernizációs Alapból nem nyújtható támogatás fosszilis tüzelőanyagokat felhasználó energiatermelő létesítmények számára.

(*) COM(2019) 640 final.

(**) 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 (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.)”;

(b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Modernizációs Alap pénzügyi forrásainak legalább 80 %-át a következő beruházások támogatására kell felhasználni:

- a) a megújuló forrásokból származó villamosenergia-termelés és -felhasználás;
- b) a megújuló energiaforrásokból történő fűtés és hűtés;
- c) a keresleti oldali energiahatékonyság javítása, többek között a közlekedés, az épületek, a mezőgazdaság és a hulladékgazdálkodás területén;

- d) energiatárolás és az energiahálózatok – ezen belül a távfűtési vezeték és a villamosenergia-átviteli hálózatok – korszerűsítése, valamint a tagállamok közötti összeköttetések bővítése;
- e) az alacsony jövedelmű háztartások támogatása, többek között a vidéki és a távoli területeken az energiaszegénység kezelése és fűtési rendszereik korszerűsítése érdekében; valamint
- f) igazságos átmenet a kedvezményezett tagállamok szén-dioxid-függő régióiban, hogy – a szociális partnerekkel egyeztetve – támogatni lehessen a munkavállalók átirányítását, átképzését és továbbképzését, az oktatást, az álláskereső kezdeményezéseket és az induló vállalkozásokat.”;

(15) a 12. cikk a következőképpen módosul:

(a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok biztosítják, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által kiadott egységeket elismerjék az üzemeltető, a légi jármű-üzemeltető vagy a hajózási társaság (3) bekezdés szerinti kötelezettségeinek teljesítése céljára;

(b) a (2a) bekezdést el kell hagyni;

(c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok, az igazgatásért felelős tagállamok és a hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságok biztosítják, hogy minden év április 30-ig:

a) minden létesítmény üzemeltetője leadjon annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évben az adott létesítményből származó, a 15. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátása;

b) minden légi jármű-üzemeltető leadjon annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évi, a 15. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátása;

c) minden hajózási társaság leadjon annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évi, a 3gc. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátása.

A tagállamok, az igazgatásért felelős tagállamok és a hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságok biztosítják, hogy az első albekezdésnek megfelelően leadott kibocsátási egységeket ezt követően töröljék.”;

(d) a (3-a) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„(3-a) Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer környezeti integritásának védelme érdekében az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerben részt vevő üzemeltetőknek, légi jármű-üzemeltetőknek és hajózási társaságoknak – amennyiben és ameddig szükséges – tilos olyan tagállam által kiadott egységeket használniuk, amely tekintetében elévültek a légi jármű-üzemeltetők, hajózási társaságokra és egyéb üzemeltetők vonatkozó kötelezettségek.”;

(e) a szöveg a következő (3b) bekezdéssel egészül ki:

„(3b) A kibocsátási egységek leadására vonatkozó kötelezettség nem merül fel az olyan üvegházhatású gázok kibocsátása tekintetében, amelyekről úgy tekinthető, hogy azokat leválasztották és úgy használták fel, hogy egy

termékben kémiaailag tartósan kötöttek legyenek és így ne kerülhessenek be a légkörbe rendeltetésszerű használat mellett.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el azokra a követelményekre vonatkozóan, amelyek alapján úgy kell tekinteni, hogy az üvegházhatású gázok kémiaailag tartósan kötöttek a termékben, így rendeltetésszerű használat mellett nem kerülnek a légkörbe.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

- (16) a 14. cikk (1) bekezdésének első albekezdése a következő mondatokkal egészül ki:

„Ezek a végrehajtási jogi aktusok a biomassza felhasználására vonatkozóan az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) által meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumokat alkalmazzák, az ezen irányelv szerinti alkalmazáshoz szükséges kiigazításokkal együtt annak érdekében, hogy ez a biomassza nulla besorolású legyen. E jogi aktusok meghatározzák, hogy hogyan kell elszámolni a nulla besorolású és a nem nulla besorolású forrásokból származó kibocsátások tárolását. Azt is meghatározzák, hogy hogyan kell elszámolni a nem biológiai eredetű megújuló tüzelőanyagokból és a széntartalom újrahasznosításával előállított üzemanyagokból származó kibocsátásokat, biztosítva e kibocsátások elszámolását és a kétszeres elszámolás elkerülését.”;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.)”;

- (17) a IV. fejezet címe helyébe a következő szöveg lép:

„A LÉGI KÖZLEKEDÉSRE, A TENGERI KÖZLEKEDÉSRE ÉS A HELYHEZ KÖTÖTT LÉTESÍTMÉNYEKRE ALKALMAZANDÓ RENDELKEZÉSEK”;

- (18) a 16. cikk a következőképpen módosul:

- (a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok biztosítják, hogy a kibocsátási egység leadására vonatkozó, ezen irányelv szerinti követelményeket megsértő üzemeltetők, légitársaságok, légitársaságok és hajózási társaságok névsorát közzéteszik.”;

- (b) a cikk a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A (3) bekezdésben meghatározott szankciókat a hajózási társaságokra is alkalmazni kell.”;

- (c) a cikk a következő (11a) bekezdéssel egészül ki:

„(11a) Azon hajózási társaságok vonatkozásában, amelyek két vagy több egymást követő jelentési időszak során nem feleltek meg a leadási követelményeknek, és amennyiben egyéb végrehajtási intézkedésekkel sem sikerült biztosítani a megfelelést, az érkező kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága – miután lehetőséget adott az érintett hajózási társaságnak észrevételei megtételére – kiutasító határozatot hozhat, amelyről értesíti a Bizottságot, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséget (EMSA), a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot. Az ilyen kiutasító határozat

meghozatalát követően – azon tagállam kivételével, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik – minden tagállam megtagadja az érintett hajózási társaság felelősségi körébe tartozó hajónak a kikötőibe való belépését mindaddig, amíg a társaság a 12. cikk szerinti leadási kötelezettségét nem teljesíti. Amennyiben a hajó valamely tagállam lobogója alatt közlekedik, az érintett tagállam – miután lehetőséget biztosított az érintett társaságnak észrevételei megtételére – elrendeli a hajó feltartóztatását mindaddig, amíg a hajózási társaság nem teljesíti kötelezettségeit. Ez a bekezdés nem érinti a veszélyben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi tengerészeti szabályokat.”;

- (19) a 18b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„18b. cikk

Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség és más érintett szervezetek által nyújtott segítség

A Bizottság és az igazgatási hatóságok a 3c. cikk (4) bekezdése, a 3f., a 3gb., a 3gc., a 3gd., a 3ge. és a 18a. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében kérhetik az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség vagy más illetékes szervezet segítségét, és az említett szervezetekkel e célból bármely megfelelő megállapodást megköthetnek.”;

- (20) a 30. cikk (2) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„A CBAM-ágazatokra alkalmazandó intézkedéseket a(z) xxx rendelet [hivatkozás a CBAM-ra] alkalmazásának fényében folyamatosan felül kell vizsgálni.”;

- (21) a 30. cikk után az irányelv a következő IVa. fejezettel egészül ki:

„IVa. FEJEZET

AZ ÉPÜLETEKRE ÉS A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ KIBOCSÁTÁSKERESKEDELMI RENDSZER

30a. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezéseit kell alkalmazni a kibocsátásokra, az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedélyekre, a kibocsátási egységek kiadására és leadására, a nyomon követésre, a jelentésre és a hitelesítésre a III. mellékletben említett tevékenység tekintetében. E fejezet nem alkalmazandó a II., a IIa. és III. fejezet hatálya alá tartozó kibocsátásokra.

30b. cikk

Üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedélyek

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy 2025. január 1-jétől egyetlen szabályozott szervezet se végezhesse a III. mellékletben említett tevékenységet, ha nem rendelkezik az illetékes hatóság által a (2) és (3) bekezdéssel összhangban kiadott engedéllyel.

- (2) A szabályozott szervezetnek az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó, e fejezetnek megfelelő engedély iránt az illetékes hatósághoz benyújtott, az (1) bekezdés szerinti kérelme legalább a következők leírását tartalmazza:
 - (a) a szabályozott szervezet;
 - (b) az általa szabad forgalomba bocsátott és az építőipar és a közúti közlekedés III. mellékletben meghatározott ágazatában égetésre használt tüzelőanyagok típusa, valamint azok az eszközök, amelyekkel ezeket a tüzelőanyagokat szabad forgalomba bocsátják;
 - (c) a III. mellékletben említett tevékenység céljára szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok végfelhasználása(i);
 - (d) a 14. és a 30f. cikkben előírt aktusokkal összhangban a kibocsátások nyomon követése és jelentése céljából tervezett intézkedések;
 - (e) az a)–d) pont alapján megadott információk nem technikai jellegű összefoglalása.
- (3) Az illetékes hatóság üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedélyt ad ki az (1) bekezdésben említett szabályozott szervezetnek, amelyben feljogosítja a III. mellékletben említett tevékenységre, amennyiben meggyőződött arról, hogy a szervezet képes a III. melléklet alapján szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyag-mennyiségeknek megfelelő kibocsátások nyomon követésére és jelentésére.
- (4) Az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedély legalább a következő adatokat tartalmazza:
 - (f) a szabályozott szervezet neve és címe;
 - (g) azon eszközök leírása, amelyekkel a szabályozott szervezet az e fejezet hatálya alá tartozó ágazatokban szabad forgalomba bocsátja a tüzelőanyagokat;
 - (h) a szabályozott szervezet által az e fejezet hatálya alá tartozó ágazatokban szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok jegyzéke;
 - (i) a 14. cikkben említett aktusokban megállapított követelményeknek eleget tevő nyomonkövetési terv;
 - (j) a 14. cikkben említett jogi aktusokban megállapított jelentési követelmények;
 - (k) kötelezettség az adott naptári évben az e fejezet szerint kiadott, a 15. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátással egyenlő számú egységeknek az említett év végétől számított négy hónapon belüli leadására.
- (5) A tagállamok engedélyezhetik a szabályozott szervezetek számára a nyomonkövetési terv módosítását az engedély változtatása nélkül. A szabályozott szervezetek az illetékes hatóság elé jóváhagyásra benyújtják az aktualizált nyomonkövetési terveket.
- (6) A szabályozott szervezet értesíti az illetékes hatóságot bármely, a tevékenysége jellegének vagy a szabad forgalomba bocsátandó tüzelőanyagoknak a megváltoztatására irányuló olyan tervéről, amelyhez az üvegházhatású gáz kibocsátására vonatkozó engedély aktualizálására van szükség. Adott esetben az illetékes hatóság a 14. cikkben említett jogi aktusokkal összhangban aktualizálja az engedélyt. Ha változik az e fejezet hatálya alá tartozó

szabályozott szervezet azonossága, az illetékes hatóság az új szabályozott jogalany nevének és címének beillesztésével aktualizálja az engedélyt.

30c. cikk

A kibocsátási egységek összmenyisége

(1) Az e fejezet alapján 2026-tól kezdődően évente kiadott kibocsátási egységek uniós szintű mennyisége 2024-től kezdődően lineárisan csökken. A 2024-es értéket az e fejezet hatálya alá tartozó ágazatok tekintetében az (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendelet* 4. cikkének (2) bekezdése szerinti referenciakibocsátások alapján kiszámított 2024-es kibocsátási határértékek alapján határozzák meg, az említett rendelet hatálya alá tartozó valamennyi kibocsátásra lineáris csökkentési pályát alkalmazva. A mennyiséget 2024 után minden évben 5,15 %-os lineáris csökkentési tényezővel kell csökkenteni. A Bizottság 2024. január 1-jéig közzéteszi a 2026-ra vonatkozó uniós szintű kibocsátásiegység-mennyiséget.

(2) Az e fejezet alapján 2028-tól kezdődően évente kiadott kibocsátási egységek uniós szintű mennyisége 2025-től kezdődően lineárisan csökken az e fejezet alapján a 2024–2026. évre vonatkozóan jelentett átlagos kibocsátások alapján. A kibocsátási egységek mennyiségét 5,43 %-os lineáris csökkentési tényezővel kell csökkenteni, kivéve, ha a IIIa. melléklet 1. pontjában foglalt feltételek teljesülnek, amely esetben a mennyiséget a IIIa. melléklet 2. pontjában meghatározott szabályoknak megfelelően kiigazított lineáris csökkentési tényezővel kell csökkenteni. A Bizottság 2027. június 30-ig közzéteszi a 2028-ra vonatkozó uniós szintű kibocsátásiegység-mennyiséget, és szükség esetén a kiigazított lineáris csökkentési tényezőt.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

30d. cikk

Kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése a III. mellékletben említett tevékenységek tekintetében

- (1) 2026-tól az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységeket árverés útján értékesítik, kivéve, ha azokat az (EU) 2015/1814 határozattal létrehozott piaci stabilizációs tartalékba helyezik. Az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységeket a II., IIa. és III. fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységektől elkülönítve kell árverésre bocsátani.
- (2) A kibocsátási egységek e fejezet szerinti árverés útján történő értékesítése 2026-ban kezdődik, a 2026-ra vonatkozó árverési mennyiség 130 %-ának megfelelő mennyiséggel, amelyet az adott évi uniós szintű kibocsátásiegység-mennyiség, valamint az árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek (3), (5) és (6) bekezdés szerinti megfelelő részaránya és mennyisége alapján határoznak meg. Az árverésre bocsátandó többletmennyiségeket csak a kibocsátási egységek 30e. cikk (2) bekezdése szerinti leadására lehet

felhasználni, és azokat le kell vonni a 2028 és 2030 közötti időszakban árverésre bocsátandó mennyiségekből. Az ilyen korai árverések feltételeit a (7) bekezdéssel és a 10. cikk (4) bekezdésével összhangban kell meghatározni.

2026-ban 600 millió, e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységet hoznak létre a piaci stabilizációs tartalék részeként az (EU) 2015/1814 határozat 1a. cikkének (3) bekezdése szerint.

- (3) 150 millió, e fejezet alapján kiadott kibocsátási egységet árverésre kell bocsátani, és az ezen árverésekből származó valamennyi bevételt a 10a. cikk (8) bekezdése alapján létrehozott Innovációs Alap rendelkezésére kell bocsátani. Az e bekezdésben említett kibocsátási egységekre a 10a. cikk (8) bekezdését kell alkalmazni.
- (4) Az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységeknek a (3) bekezdésben meghatározott mennyiségek levonása utáni teljes mennyiségét a tagállamok árverés útján értékesítik, és azt az e fejezet hatálya alá tartozó ágazatokat és az érintett tagállam 2016 és 2018 közötti átlagára vonatkozó, az (EU) 2018/842 rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerinti referenciakibocsátásoknak megfelelő részarányával megegyező arányban osztják szét közöttük.
- (5) A kibocsátási egységek (4) bekezdés szerinti, árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak, kivéve az EUMSZ 311. cikkének (3) bekezdésével összhangban saját forrásként megállapított és az uniós költségvetésbe beállított bevételeket. A tagállamok bevételeiket a 10. cikk (3) bekezdésében említett egy vagy több tevékenységre, vagy az alábbiak közül egy vagy több intézkedésre fordítják:
 - (a) az épületek fűtésének és hűtésének dekarbonizációjához vagy az épületek energiaszükségletének csökkentéséhez való hozzájárulásra szánt intézkedések, beleértve a megújuló energiák integrálását és a kapcsolódó intézkedéseket a 2012/27/EU irányelv 7. cikkének (11) bekezdése, 12. és 20. cikke szerint [a hivatkozásokat a felülvizsgált irányelvvel aktualizálni kell], valamint a legrosszabbul teljesítő épületekben található alacsony jövedelmű háztartások pénzügyi támogatására irányuló intézkedések;
 - (b) olyan intézkedések, amelyek célja, hogy felgyorsítsák a kibocsátásmentes járművek elterjedését, vagy pénzügyi támogatást nyújtsanak a kibocsátásmentes járművek teljesen interoperábilis elektromos és egyéb töltési infrastruktúrájának kiépítéséhez, vagy olyan intézkedések, amelyek ösztönzik a tömegközlekedési formákra való áttérést és javítják a multimodalitást, vagy pénzügyi támogatást nyújtanak a közlekedési szolgáltatást igénybe vevő alacsony és közepes jövedelmű személyeket érintő szociális szempontok kezelése érdekében.

A tagállamok az e cikkel összhangban keletkező, árverésből származó bevételeik egy részét az e fejezet szerinti kibocsátáskereskedelem szociális vonatkozásainak kezelésére fordítják, különös hangsúlyt fektetve a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokra, a kiszolgáltatott helyzetben lévő mikrovállalkozásokra és a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználókra, az (EU) 20.../nn rendeletben [a Szociális Klímaalapról szóló rendelet](*) meghatározottak szerint. Amennyiben egy tagállam az említett rendelet alapján [szociális klímatervet] nyújt be a Bizottságnak, a tagállam ezeket a bevételeket többek között a terv finanszírozására fordítja.

A tagállamok akkor teljesítették az e bekezdésben meghatározott rendelkezéseket, ha az első albekezdésben megállapított célok megvalósítására adózási és pénzügyi támogatási politikát vagy a pénzügyi támogatást növelő belső szabályozási politikát működtetnek és hajtanak végre a kibocsátási egységek e fejezet szerinti árverésre bocsátásából származó bevételekkel egyenértékű összegben.

A tagállamok úgy tájékoztatják a Bizottságot a bevételek felhasználásáról és az e bekezdésnek megfelelően hozott intézkedésekről, hogy ezt az információt belefoglalják az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet(**) értelmében benyújtott jelentéseikbe.

- (6) Az e fejezet alapján kiadott kibocsátási egységekre a 10. cikk (4) és (5) bekezdését alkalmazni kell.

(*) 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., 1. o.).

(**) [*illessze be a hivatkozást*]

30e. cikk

Az egységek átruházása, leadása és törlése

- (1) A 12. cikket alkalmazni kell az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátásokra, szabályozott szervezetekre és kibocsátási egységekre, kivéve a 12. cikk (2a), (3) és (3a) bekezdését, (4) bekezdésének harmadik és negyedik mondatát, valamint (5) bekezdését. Ebből a célból:
- (a) a kibocsátásokra történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátásokra vonatkozna;
 - (b) a létesítmények üzemeltetőire történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó szabályozott szervezetekre vonatkozna;
 - (c) a kibocsátási egységekre történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységekre vonatkozna.
- (2) 2027. január 1-jétől a tagállamok biztosítják, hogy a szabályozott szervezet minden év április 30-ig leadjon annyi, e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évben a III. melléklet értelmében szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok mennyiségének megfelelő, a 15. cikknek és a 30f. cikknek megfelelően hitelesített összes kibocsátás, továbbá gondoskodnak arról, hogy e kibocsátási egységeket ezt követően töröljék.

A kibocsátások nyomon követése, jelentése, hitelesítése és akkreditáció

- (1) A 14. és 15. cikket alkalmazni kell az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátásokra, szabályozott szervezetekre és kibocsátási egységekre. Ebből a célból:
 - (a) a kibocsátásokra történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátásokra vonatkozna;
 - (b) az I. mellékletben felsorolt tevékenységre történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha a III. mellékletben említett tevékenységre vonatkozna;
 - (c) az üzemeltetőkre történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó szabályozott szervezetekre vonatkozna;
 - (d) a kibocsátási egységekre történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységekre vonatkozna.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy 2025-től kezdődően minden szabályozott szervezet minden naptári évre vonatkozóan nyomon kövesse a III. melléklet alapján szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyag-mennyiségeknek megfelelő kibocsátásokat. Azt is biztosítják, hogy 2026-tól kezdődően minden egyes szabályozott jogalany a 14. cikk (1) bekezdésében említett jogi aktusokkal összhangban jelentse ezeket a kibocsátásokat az illetékes hatóságnak a következő évben.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a 2025. január 1-jén a 30b. cikk szerinti engedéllyel rendelkező szabályozott szervezetek 2025. március 30-ig jelentsék a 2024. évre vonatkozó korábbi kibocsátásaikat.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozott jogalanyok tüzelőanyag-típusonként megbízhatóan és pontosan tudják azonosítani és dokumentálni az építőipar és a közúti közlekedés III. mellékletben meghatározott ágazatában égetésre felhasznált, szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok pontos mennyiségét, valamint a szabályozott szervezetek által szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok végső felhasználását. A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy elkerüljék az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátások és a II., IIa. és III. fejezet szerinti kibocsátások kétszeres elszámolásának kockázatát. A kétszeres elszámolás elkerülésére vonatkozó részletes szabályokat a 14. cikk (1) bekezdésével összhangban kell elfogadni.
- (5) Az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátások nyomon követésére és jelentésére vonatkozó elveket a IV. melléklet C. része határozza meg.
- (6) Az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátások hitelesítésének kritériumait az V. melléklet C. része határozza meg.

A 13., a 15a. cikket, a 16. cikk (1), (2), (3), (4) és (12) bekezdését, a 17., a 18., a 19., a 20., a 21., a 22., a 22a., a 23. és a 29. cikket alkalmazni kell az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátásokra, szabályozott szervezetekre és kibocsátási egységekre. Ebből a célból:

- (a) a kibocsátásokra történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátásokra vonatkozna;
- (b) az üzemeltetőkre történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó szabályozott szervezetekre vonatkozna;
- (c) a kibocsátási egységekre történő bármely hivatkozást úgy kell értelmezni, mintha az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységekre vonatkozna.

30h. cikk

Intézkedések túlzott mértékű áremelkedés esetén

- (1) Amennyiben a 10. cikk (4) bekezdése alapján elfogadott jogi aktussal összhangban lebonyolított árveréseken a kibocsátási egységek átlagára több mint három egymást követő hónapban meghaladja a kibocsátási egységek azon átlagárának kétszeresét, amelyet az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek árverésén a megelőző hat egymást követő hónapban tapasztaltak, a Bizottság az (EU) 2015/1814 határozat 1a. cikkének (7) bekezdésével összhangban sürgősséggel határozatot fogad el az e fejezet hatálya alá tartozó 50 millió kibocsátási egység piaci stabilizációs tartalékból történő felszabadításáról.
- (2) Amennyiben a 10. cikk (4) bekezdése alapján elfogadott jogi aktussal összhangban lebonyolított árveréseken a kibocsátási egységek átlagára több mint három egymást követő hónapban meghaladja a kibocsátási egységek azon átlagárának háromszorosát, amelyet az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek árverésén a megelőző hat egymást követő hónapban tapasztaltak, a Bizottság az (EU) 2015/1814 határozat 1a. cikkének (7) bekezdésével összhangban sürgősséggel határozatot fogad el az e fejezet hatálya alá tartozó 150 millió kibocsátási egység piaci stabilizációs tartalékból történő felszabadításáról.

30i. cikk

E fejezet felülvizsgálata

A Bizottság 2028. január 1-jéig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e fejezet rendelkezéseinek végrehajtásáról, a rendelkezések hatékonyságára, igazgatására és gyakorlati alkalmazására tekintettel, beleértve az (EU) 2015/1814 határozat szerinti szabályok alkalmazását, valamint az e fejezet szerinti kibocsátási egységeknek a II., a IIa. és a III. fejezet hatálya alá tartozó, szabályosan működő szervezetek megfelelési kötelezettségeinek teljesítése céljából történő felhasználását. A Bizottság adott esetben e jelentéshez csatolja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak címzett, e fejezet módosítására irányuló javaslatot. A

Bizottság 2031. október 31-ig értékeli a III. melléklet hatálya alá tartozó ágazatoknak a 2003/87/EK irányelv I. mellékletében felsorolt ágazatokra kiterjedő kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő integrálásának megvalósíthatóságát.”;

- (22) a 2003/87/EK irányelv I., IIb., IV. és V. melléklete ezen irányelv I. mellékletének megfelelően módosul, a 2003/87/EK irányelv pedig az ezen irányelv I. mellékletében meghatározottak szerint a III., IIIa. és IIIb. melléklettel egészül ki.

2. cikk

Az (EU) 2015/1814 határozat módosításai

Az (EU) 2015/1814 határozat a következőképpen módosul:

- (1) az 1. cikk a következőképpen módosul:

- (a) a (4) bekezdés második mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„Az adott évben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma a 2008. január 1-je óta eltelt időszakban kiutalt és tartalékba nem helyezett kibocsátási egységek összesített száma, beleértve a szóban forgó időszakban a 2018. március 18-án hatályos 2003/87/EK irányelv 13. cikkének (2) bekezdése értelmében kiadott kibocsátási egységek számát és az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó létesítmények által az adott év december 31-ig a kibocsátások tekintetében nemzetközi jóváírás igénybevételére vonatkozóan gyakorolt jogokat, valamint levonva az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó létesítmények 2008. január 1. és az ugyanazon adott év december 31. közötti hitelesített kibocsátásának tonnában kifejezett összesített mennyiségét és a 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (4) bekezdése értelmében törölt kibocsátási egységek számát.”;

- (b) a cikk a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) [Ezen irányelv hatálybalépését követő év]-tól/-től kezdődően a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának kiszámítása magában foglalja az adott év eleje óta a légi és tengeri közlekedésre vonatkozóan kiadott kibocsátási egységek számát, valamint a légijármű-üzemeltetők és hajóüzemeltetők által azon kibocsátások vonatkozásában leadott kibocsátási egységek számát, amelyek tekintetében a kibocsátási egységek az EU ETS-kötelezettségek tekintetében felhasználható egységek.

A 2003/87/EK irányelv 3ga. cikke alapján törölt kibocsátási egységeket a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának kiszámítása céljából kiadottnak kell tekinteni.”;

- (c) az (5) és az (5a) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) Bármely adott évben, ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma 833 millió és 1 096 millió között van, az e cikk (4) bekezdésében említett legfrissebb közzététel szerint forgalomban levő kibocsátási egységek teljes száma és a 833 millió közötti különbségnek megfelelő számú kibocsátási egységet le kell vonni a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdése szerint árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek mennyiségéből, és az adott év szeptember 1-jével kezdődő 12 hónapos

időszakra tartalékba kell helyezni. Ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma meghaladja az 1 096 millió kibocsátási egységet, a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdése szerint árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek mennyiségéből levonandó és az adott év szeptember 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakban tartalékba helyezendő kibocsátási egységek száma a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának 12 %-a. Az utolsó mondattól eltérve 2030. december 31-ig a százalékos arányt meg kell kétszerezni.

Az e bekezdés értelmében levonandó kibocsátási egységek teljes számának sérelme nélkül, a 2003/87/EK irányelv 10. cikke (2) bekezdése első albekezdésének b) pontjában említett kibocsátási egységeket 2030. december 31-ig nem kell figyelembe venni az egyes tagállamoknak az említett teljes számban való részesedése meghatározásakor.

(5a) Amennyiben a 3. cikk szerint elvégzett első felülvizsgálat során más döntés nem születik, 2023-tól kezdődően érvényteleníteni kell a 400 millió egységen felül a tartalékban maradó kibocsátási egységeket.”;

- (2) a szöveg a következő 1a. cikkel egészül ki:

„1a. cikk

A piaci stabilizációs tartalék működése az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban

- (1) A 2003/87/EK irányelv IVa. fejezetének hatálya alá tartozó kibocsátási egységeket az e cikkben meghatározott szabályokkal összhangban az e határozat 1. cikke alapján létrehozott tartalék külön részébe kell helyezni, és abból kell felszabadítani.
- (2) Az e cikk szerinti tartalékba helyezés 2027. szeptember 1-jétől alkalmazandó. A 2003/87/EK irányelv IVa. fejezetének hatálya alá tartozó kibocsátási egységeket az e határozat 1. cikkének hatálya alá tartozó kibocsátási egységektől elkülönítve kell tartalékba helyezni, tárolni és felszabadítani a tartalékból.
- (3) 2026-ban az (1) bekezdésben említett részt a 2003/87/EK irányelv 30d. cikke (2) bekezdésének második albekezdésével összhangban kell létrehozni. 2031. január 1-jére az e bekezdésben említett, a tartalékból fel nem szabadított kibocsátási egységek már nem érvényesek.
- (4) A Bizottság a következő év május 15-ig minden évben közzéteszi a 2003/87/EK irányelv IVa. fejezete szerinti, forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számát, az 1. cikk (4) bekezdése szerint forgalomban lévő kibocsátási egységek számától elkülönítve. Az e cikk alapján egy adott évben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma a 2003/87/EK irányelv IVa. fejezete hatálya alá tartozó, 2026. január 1-je óta eltelt időszakban kiadott kibocsátási egységek összesített száma, levonva abból a 2026. január 1. és az ugyanazon adott év december 31. közötti időszakra vonatkozó, a 2003/87/EK irányelv IVa. fejezete szerinti hitelesített kibocsátások tonnában kifejezett összesített mennyiségét, valamint a 2003/87/EK irányelv IVa. fejezete szerinti, a 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (4) bekezdésével összhangban törölt kibocsátási egységeket. Az első közzétételre 2027. május 15-ig kerül sor.

- (5) Bármely adott évben, ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma az e cikk (4) bekezdésében említett legfrissebb közzététel szerint meghaladja a 440 millió kibocsátási egységet, 100 millió kibocsátási egységet le kell vonni a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 30d. cikke szerint árverés útján értékesítendő, a IVa. fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek mennyiségéből, és az adott év szeptember 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakra tartalékba kell helyezni.
- (6) Bármely adott évben fel kell szabadítani a IVa. fejezet hatálya alá tartozó 100 millió kibocsátási egységet a tartalékból, amennyiben a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma kevesebb, mint 210 millió, és ezt a 100 millió kibocsátási egységet hozzá kell adni a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 30d. cikke szerint árverés útján értékesítendő, IVa. fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek mennyiségéhez. Amennyiben a tartalék 100 milliónál kevesebb kibocsátási egységet tartalmaz, e bekezdés értelmében a tartalékban lévő valamennyi kibocsátási egységet fel kell szabadítani.
- (7) A 2003/87/EK irányelv 30h. cikkének megfelelően a tartalékból felszabadítandó mennyiségeket hozzá kell adni a IVa. fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek azon mennyiségéhez, amelyet a tagállamok a 2003/87/EK irányelv 30d. cikke alapján árverés útján értékesítenek a 2003/87/EK irányelv 30h. cikke alapján elfogadott intézkedés alkalmazásának megkezdésétől számított három hónapon belül.
- (8) Az 1. cikk (8) bekezdését és a 3. cikket alkalmazni kell a 2003/87/EK irányelv IVa. fejezetének hatálya alá tartozó kibocsátási egységekre.”.

3. cikk

Az (EU) 2015/757 rendelet módosításai

Az (EU) 2015/757 rendelet a következőképpen módosul:

- (1) a 3. cikk a következő q) és r) ponttal egészül ki:

„q) »igazgatási hatóság« az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelvének* 3gd. cikkében említett, a hajózási társaság tekintetében felelős igazgatási hatóság*;

r) »társasági szintű összesített kibocsátási adatok«: a 2003/87/EK irányelv értelmében a társaság által a jelentési időszakban a felelősségi körébe tartozó valamennyi hajó tekintetében bejelentendő CO₂-kibocsátások összege.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.)”;
- (2) a 4. cikk a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) A társaságok a 11a. cikk szerinti jelentési időszak alatt jelentik a felelősségi körükbe tartozó hajók társasági szintű összesített kibocsátási adatait.”;
- (3) az 5. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság – a 2003/87/EK irányelv felülvizsgálatai, a vonatkozó nemzetközi szabályok, valamint a nemzetközi és európai előírások figyelembevétele érdekében –

a 23. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el az I. mellékletben foglalt módszerek és a II. mellékletben foglalt szabályok módosítása céljából. A Bizottság a 23. cikkkel összhangban abból a célból is elfogadhat felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat, hogy – figyelemmel a technológiai és tudományos fejlődésre és a 2003/87/EK irányelvvel létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatékony működésének garantálása érdekében – módosítsa az I. és II. mellékletet a nyomkövetési módszerek elemeinek pontosítása céljából.”;

(4) a 6. cikk a következőképpen módosul:

(a) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A társaságok formanyomtatványokon alapuló szabványosított nyomkövetési terveket használnak, amelyeket automatizált rendszerek és adatsere-formátumok használatával kell benyújtani. Az említett formanyomtatványokat, beleértve az egységes alkalmazásukra és az automatikus továbbításukra vonatkozó technikai szabályokat is, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján határozza meg. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

(b) a szöveg a következő (6), (7) és (8) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A társaságoknak [a felülvizsgált ETS-irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től számított három hónapon belül be kell nyújtaniuk a felelős igazgatási hatóságnak az e rendelet hatálya alá tartozó minden egyes hajójukra vonatkozó nyomkövetési tervet, amelyet a hitelesítő először az e rendelettel való összhang szempontjából értékel.

(7) A (6) bekezdéstől eltérve, azon hajók tekintetében, amelyek a [a felülvizsgált ETS-irányelv hatálybalépésének napja]-i hatálybalépést követően első alkalommal kerülnek e rendelet hatálya alá, a társaság köteles indokolatlan késelem nélkül, de legkésőbb az egyes hajóknak valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben történő első kikötői megállását követő három hónapon belül benyújtani az e rendelettel összhangban álló nyomkövetési tervet a felelős igazgatási hatóságnak.

(8) A [felülvizsgált ETS-irányelv] hatálybalépésétől számított két éven belül a felelős igazgatási hatóságok jóváhagyják a társaságok által benyújtott nyomkövetési terveket a Bizottság által a második albekezdés alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított szabályokkal összhangban. A [felülvizsgált ETS-irányelv] hatálya alá tartozó hajók esetében a hatálybalépést követő első alkalommal a felelős igazgatási hatóság a hajónak a tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben való első kikötői megállását követő négy hónapon belül jóváhagyja a benyújtott nyomkövetési tervet a Bizottság által a második albekezdés alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított szabályokkal összhangban.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kiegészítse ezt a rendeletet a nyomkövetési tervek igazgatási hatóság általi jóváhagyására vonatkozó szabályokkal.”;

(5) a 7. cikk a következőképpen módosul:

(a) a (4) bekezdés második mondatának helyébe a következő szöveg lép:
„Az értékelést követően a hitelesítő tájékoztatja a társaságot arról, hogy az említett módosítások esetében teljesül-e a követelményeknek való megfelelés. A társaság benyújtja a módosított nyomkövetési tervét a felelős igazgatási hatóságnak, amint a hitelesítőtől értesítést kap arról, hogy a nyomkövetési terv megfelel a követelményeknek.”;

(b) a szöveg a következő (5) bekezdéssel egészül ki:
„(5) Az igazgatási hatóság jóváhagyja a nyomkövetési terv (2) bekezdés a), b), c) és d) pontja szerinti módosításait a Bizottság által az e bekezdés második albekezdése alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított szabályokkal összhangban.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kiegészítse ezt a rendeletet a nyomkövetési tervek módosításai igazgatási hatóság általi jóváhagyására vonatkozó szabályok tekintetében.”;

(6) a 10. cikk első bekezdése a következő k) ponttal egészül ki:

„k) a 2003/87/EK irányelv értelmében jelentendő teljes összesített szén-dioxid-kibocsátás a tengeri közlekedési tevékenységekkel összefüggésben.”;

(7) a szöveg a következő 11a. cikkkel egészül ki:

„11a. cikk

A társasági szintű összesített kibocsátási adatok jelentése és benyújtása

(1) A (4) bekezdés értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított szabályokkal összhangban a társaságok a kibocsátási jelentésben és a 11. cikk (2) bekezdésében említett jelentésben szereplő adatok alapján meghatározzák a társasági szintű összesített kibocsátási adatokat az adott jelentési időszak és minden olyan hajó vonatkozásában, amely a jelentési időszakban a felelősségi körükbe tartozott.

(2) 2024-től kezdődően a társaság a (4) bekezdés alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított szabályokkal összhangban minden év március 31-ig benyújtja a felelős igazgatási hatóságnak a társasági szintű összesített kibocsátási adatokat, amelyek magukban foglalják a jelentési időszak 2003/87/EK irányelv értelmében bejelentendő, tengeri közlekedéssel összefüggő kibocsátásait, és amelyeket e rendelet III. fejezetével összhangban hitelesítettek (a továbbiakban: a hitelesített társasági szintű összesített kibocsátási adatok).

(3) Az igazgatási hatóság előírhatja a társaságok számára, hogy a hitelesített összesített kibocsátási adatokat március 31. előtt, de február 28-nál nem korábban nyújtsák be.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet a társasági szintű összesített adatok nyomkövetésére és jelentésére, valamint a társasági szintű összesített kibocsátási adatoknak az igazgatási hatósághoz történő benyújtására vonatkozó szabályokkal.”;

- (8) a 12. cikk a következőképpen módosul:
- (a) a cím helyébe a következő szöveg lép:
„A kibocsátási jelentés és a társasági szintű összesített kibocsátási adatok jelentésének formátuma”;
- (b) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„(1) A kibocsátási jelentést és a társasági adatok összesített kibocsátási adatainak jelentését automatizált rendszerek és adatcsere-formátumok alkalmazásával kell benyújtani, beleértve az elektronikus formanyomtatványokat is.”;
- (9) a 13. cikk a következőképpen módosul:
- (a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„(2) A hitelesítő értékeli, hogy a kibocsátási jelentés és a 11. cikk (2) bekezdésében említett jelentés megfelel-e a 8–12. cikkben, valamint az I. és II. mellékletben meghatározott követelményeknek.”;
- (b) a szöveg a következő (5) és (6) bekezdéssel egészül ki:
„(5) A hitelesítő értékeli, hogy a társasági szintű összesített kibocsátási adatok megfelelnek-e a (6) bekezdés szerint elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményeknek.
Amennyiben a hitelesítő kellő bizonyossággal arra a következtetésre jut, hogy a társasági szintű összesített kibocsátási adatok lényeges valótlanságoktól mentesek, hitelesítő jelentést ad ki, amely kimondja, hogy a társasági szintű összesített kibocsátási adatokat a (6) bekezdés szerint elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított szabályokkal összhangban kielégítőnek minősítették.
(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet a társasági szintű összesített adatok hitelesítésére és a hitelesítő jelentés kiadására vonatkozó szabályokkal.”;
- (10) a 14. cikk a következőképpen módosul:
- (a) a (2) bekezdés d) pontja helyébe a következő szöveg lép:
„d) a teljes szén-dioxid-kibocsátás és a tengeri közlekedési tevékenységekkel összefüggésben a 2003/87/EK irányelv értelmében jelentendő teljes összesített szén-dioxid-kibocsátás meghatározásához alkalmazott számítások;”;
- (b) a szöveg a következő (4) bekezdéssel egészül ki:
„(4) A társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítése során a hitelesítő értékeli a jelentett adatok teljességét és a társaság által szolgáltatott információkkal való összhangját, ezek közé értve a hitelesített kibocsátási jelentéseket és a 11. cikk (2) bekezdésében említett jelentést is.”;
- (11) a 15. cikk a következő (6) bekezdéssel egészül ki:
„(6) A társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítése tekintetében a hitelesítőnek és a társaságnak meg kell felelnie a második albekezdés alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított hitelesítési

szabályoknak. A hitelesítő nem hitelesíti a társaság felelősségi körébe tartozó minden egyes hajó kibocsátási jelentését és 11. cikk (2) bekezdésében említett jelentését.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet a társasági szintű összesített adatok hitelesítésére, többek között a hitelesítési módszerekre és hitelesítési eljárásokra vonatkozó szabályokkal.”;

(12) a 16. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A nyomkövetési terveket, kibocsátási jelentéseket és a társasági szintű összesített kibocsátási adatokat értékelő és az e rendeletben említett hitelesítési jelentéseket és megfelelőségi dokumentumokat kiállító hitelesítőt az e rendelet hatálya alá eső tevékenységei tekintetében a 765/2008/EK rendeletnek megfelelően nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia.”;

(13) a 20. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Azon hajók vonatkozásában, amelyek két vagy több egymást követő jelentési időszak során nem feleltek meg a nyomkövetési és jelentési követelményeknek, és amennyiben egyéb végrehajtási intézkedésekkel sem sikerült biztosítani a megfelelést, az érkezési kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága – miután lehetőséget adott az érintett társaságnak észrevételei megtételére – kiutasítási határozatot hozhat, amelyről értesíti a Bizottságot, az EMSA-t, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot. Ilyen kiutasítási határozat kibocsátásának következményeként – azon tagállam kivételével, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik – minden tagállam köteles visszautasítani az adott hajó belépését bármelyik kikötőjébe mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti a 11. és 18. cikk szerinti nyomkövetési és jelentési kötelezettségeket. Amennyiben a hajó valamely tagállam lobogója alatt közlekedik, az érintett tagállam – miután lehetőséget biztosított az érintett társaságnak észrevételei megtételére – elrendeli a hajó feltartóztatását mindaddig, amíg a hajózási társaság nem teljesíti kötelezettségeit. E kötelezettségeknek való megfelelést a kiutasítási határozatot hozó nemzeti illetékes hatóság számára érvényes megfelelőségi dokumentummal kell igazolni. Ez a bekezdés nem érinti a veszélyben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi tengerészeti szabályokat.”;

(14) a 23. cikk a következőképpen módosul:

(a) a (2) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„A Bizottságnak az 5. cikk (2) bekezdésében – az EU ETS működésének biztosítása tekintetében, valamint a 6. cikk (8) bekezdésében, a 7. cikk (5) bekezdésében, a 11a. cikk (4) bekezdésében, a 13. cikk (6) bekezdésében és a 15. cikk (6) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [a felülvizsgált MRV-rendelet] hatálybalépésétől kezdődő hatállyal.”;

(b) **a (3) és az (5) bekezdésben** „az 5. cikk (2) bekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében” **szövegrész helyébe** „az 5. cikk (2) bekezdésében, a 6. cikk (8) bekezdésében, a 7. cikk (5) bekezdésében, a 11a. cikk (4) bekezdésében, a 13. cikk (6) bekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésében, a 15. cikk (6) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében” **szöveg lép.**

4. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelv 1. és 2. cikkének legkésőbb 2023. december 31-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.
- (2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.
- (3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

5. cikk

Átmeneti rendelkezések

- (1) Az ezen irányelv 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségük teljesítése során a tagállamok biztosítják, hogy a 2003/87/EK irányelv [*az ezen irányelv hatálybalépését megelőző nap*]-án/-én hatályos változata 3. cikkének u) pontját, 10a. cikkének (3) bekezdését és (4) bekezdését, 10c. cikkének (7) bekezdését és I. mellékletének 1. pontját átültető nemzeti jogszabályaik 2025. december 31-ig továbbra is alkalmazandók legyenek.

6. cikk

A 3. cikk alkalmazásának kezdőnapja

A 3. cikket [*a felülvizsgált ETS-irányelv hatálybalépésének napja*]-tól/-től kell alkalmazni.

7. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

8. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei. A 3. cikk azonban teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

Tartalom

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI
 - 1.1. A javaslat/kezdeményszerzés címe
 - 1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)
 - 1.3. A javaslat/kezdeményszerzés a következöre irányul:
 - 1.4. Célkitűzés(ek)
 - 1.4.1. Általános célkitűzés(ek)
 - 1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)
 - 1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)
 - 1.4.4. Teljesítményszermutatók
 - 1.5. A javaslat/kezdeményszerzés indoklása
 - 1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményszerzés végrehajtásának részletes ütemtervével
 - 1.5.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.
 - 1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága
 - 1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetőség szinergiák
 - 1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is
 - 1.6. A javaslat/kezdeményszerzés időtartama és pénzügyi hatása
 - 1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)
2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK
 - 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések
 - 2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)
 - 2.2.1. Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indoklása
 - 2.2.2. A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk
 - 2.2.3. A kontroll költséghatékonyságának becslése és indoklása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)
 - 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések
3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

- 3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai
- 3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása
 - 3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása
 - 3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet
 - 3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása
 - 3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség
 - 3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban
- 3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeméyzés címe

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2003/87/EK irányelvnek és az (EU) 2015/1814 határozatnak az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer megerősítése és a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fokozott uniós éghajlatvédelmi törekvéssel összhangban lévő bővítése céljából történő módosításáról.

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Éghajlat-politika

3. fejezet – Természeti erőforrások és környezet

9. cím– Környezetvédelem és éghajlat-politika

1.3. A javaslat/kezdeméyzés a következőre irányul:

új intézkedés

kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés⁶⁷

jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

A kezdeményezés általános célkitűzése, hogy költséghatékony és koherens módon felülvizsgálja az EU ETS irányelvet a 2030-ra vonatkozó azon éghajlatvédelmi törekvésnek megfelelően, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, valamint a klímasemlegesség 2050-re történő elérése felé vezető, fokozatos és kiegyensúlyozott pályának megfelelően, figyelembe véve ugyanakkor az igazságos átmenet szükségességét és azt, hogy valamennyi ágazatnak hozzá kell járulnia az EU éghajlat-politikai erőfeszítéseikhez.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

1. sz. konkrét célkitűzés

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU ETS) jelenlegi hatályának megerősítése annak érdekében, hogy megfelelően hozzá lehessen járulni az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os ÜHG-kibocsátáscsökkentésre vonatkozó átfogó célkitűzéshez.

2. sz. konkrét célkitűzés

A kibocsátásáthelyezés kockázatának jelentős mértékben kitett ágazatok folyamatos és hatékony védelmének biztosítása, ugyanakkor a karbonszegény technológiák elterjedésének ösztönzése.

3. sz. konkrét célkitűzés

⁶⁷

A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

Ezen átmenet elosztási és társadalmi hatásainak kezelése az árverésből származó bevételek felhasználásának, valamint az alacsony szén-dioxid-kibocsátás finanszírozási mechanizmusai méretének és működésének felülvizsgálatával.

4. sz. konkrét célkitűzés

Az EU ETS-ben jelenleg nem szereplő ágazatoknak az uniós célokkal és a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségekkel összhangban szükséges kibocsátáscsökkentéshez való költséghatékony hozzájárulásának biztosítása különösen azáltal, hogy az EU ETS-be belefoglalják a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat, valamint az (EU) 2015/757 rendelet módosításával, alkalmassá téve azt a kibocsátáskereskedelemre.

5. sz. konkrét célkitűzés

Az EU ETS-ben jelenleg nem szereplő ágazatoknak az uniós célokkal és a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségekkel összhangban szükséges kibocsátáscsökkentéshez való költséghatékony hozzájárulásának biztosítása különösen azáltal, hogy integrálják az épületekből és a közúti közlekedésből származó kibocsátásokat, biztosítva ugyanakkor az ezen ágazatokat célzó egyéb szakpolitikákkal való szinergiákat.

6. sz. konkrét célkitűzés

A piaci stabilizációs tartalék (MSR) felülvizsgálata a vonatkozó jogi kötelezettségnek megfelelően, valamint kialakítása lehetséges módosításainak vizsgálata a piaci stabilizációs tartalékról szóló határozatban foglalt jogi célkitűzések teljesítése, továbbá a fokozott törekvéssel összefüggésben esetlegesen felmerülő kérdések kezelése céljából.

1.4.3. *Várható eredmény(ek) és hatás(ok)*

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdmenyezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.

A jelenlegi EU ETS jogszabályokat 2018-ban felülvizsgálták annak érdekében, hogy 2030-ra 2005-höz képest 43 %-kal csökkenjen az EU ETS kibocsátása, összhangban az EU gazdaságának egészére vonatkozó, 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-os kibocsátáscsökkentési célkitűzéssel. Ha a jogszabályok változatlanok maradnak, a jelenleg az ETS hatálya alá tartozó gazdasági ágazatok nem járulnának hozzá kellő mértékben az üvegházhatású gázok kibocsátásának 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal történő csökkentésére irányuló átfogó uniós célkitűzéshez.

Ez a kezdeményezés létrehozza az elvárt kibocsátáscsökkentés eléréséhez szükséges keretet az alábbiak révén:

– Alkalmassá teszi az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert az európai klímarendeletben⁶⁸ rögzített, legalább 55 %-os nettó kibocsátáscsökkentésre irányuló, fokozottabb éghajlatvédelmi törekvés teljesítésére.

⁶⁸ 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 (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

– Megerősíti az Innovációs Alapot mint a karbonszegény technológiák gyors piaci léptékváltására irányuló fokozott erőfeszítését, ami lehetővé teszi az EU számára, hogy elérje kibocsátáscsökkentési célkitűzését.

– Megerősíti a Modernizációs Alapot az alacsonyabb jövedelmű tagállamok energiarendszere korszerűsítésének felgyorsítása érdekében.

– Biztosítja, hogy a tengeri közlekedési ágazat költséghatékony módon járuljon hozzá az uniós célkitűzésekkel és a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségekkel összhangban szükséges kibocsátáscsökkentéshez, különösen azáltal, hogy a kezdeményezés legalább az EGT-n belüli tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra kiterjed.

– Biztosítja, hogy a közúti közlekedési és az építőipari ágazat megfelelő mértékben hozzájáruljon az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére vonatkozó új célkitűzéshez.

A keretet oly módon vizsgálják felül, hogy az megőrizze a jelenlegi kibocsátáskereskedelmi rendszer integritását és figyelembe vegye az elosztási aggályok és az energiaszegénység kezelésének szükségességét.

1.4.4. *Teljesítménymutatók*

Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.

1. mutató: Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének szintje az EU-ban 2030-ban (az 1990-es szinthez képest 55 %-os csökkentési célkitűzés, az európai klímarendelethez foglaltak szerint).

2. mutató: az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének szintje a meglévő uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe (ETS) tartozó ágazatokban 2030-ban (2005-höz képest 61 %-os csökkentési célkitűzés).

3. mutató: az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének szintje a közúti közlekedés és az építőipar új ETS-be tartozó ágazatában 2030-ban (2005-höz képest 43 %-os csökkentési célkitűzés).

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának uniós csökkentési szintjeit jelenteni kell az (EU) 2018/1999 rendelet és az ETS keretében történő nyomon követésre és jelentésre vonatkozó egyéb másodlagos jogszabályok szerint.

1.5. **A javaslat/kezdeményezés indoklása**

1.5.1. *Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével*

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek, a Bizottság pedig kidolgozza a megfelelő végrehajtási intézkedéseket.

Az irányelv elfogadását követően kialakítandó további intézkedések közé tartozik majd számos másodlagos jogalkotási aktus felülvizsgálata és elfogadása. Ez különösen a következőkre vonatkozó részletes szabályokat meghatározó másodlagos jogszabályokat érinti: árverés; az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék; a kibocsátások nyomon követése és jelentése, a kibocsátási jelentések hitelesítése és a hitelesítők akkreditálása és az ingyenes kiosztás. A végrehajtáshoz szükség van az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzékben az új típusú kibocsátási egységek és új üzemeltetők kezelését célzó, kidolgozott informatikai fejlesztésekre, és új

közbeszerzési eljárást kell indítani a közös aukciós platform számára. Az informatikai fejlesztésre és a közbeszerzésre az informatika és a kiberbiztonság finanszírozására vonatkozó iránymutatásról szóló, 2020. szeptember 10-i közleménnyel⁶⁹ összhangban kerül sor.

- 1.5.2. *Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, és az uniós fellépés hatékonyan kiegészítheti és megerősítheti a regionális, nemzeti és helyi fellépéseket. A 2030-ra vonatkozó üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési uniós célkitűzés növelése az uniós gazdaság számos ágazatát érinti majd, ezért elengedhetetlen az uniós szintű összehangolt fellépés, amely sokkal nagyobb eséllyel vezethet a szükséges átalakuláshoz, mivel a költséghatékony változás és a felfelé irányuló konvergencia erőteljes mozgatórugója. Ezenkívül e javaslat számos eleme fontos belső piaci dimenzióval rendelkezik, különösen a kibocsátásáthelyezés elleni védelemmel és az alacsony szén-dioxid-kibocsátás finanszírozási mechanizmusaival kapcsolatos lehetőségek.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer mint szén-dioxid-piac arra ösztönöz, hogy a kibocsátáscsökkentést elsősorban a rendszer által lefedett tevékenységek terén, a leginkább költséghatékony megoldásokkal valósítsák meg, és a léptékénél fogva nagyobb hatékonyság érhető el. Egy hasonló intézkedés nemzeti szintű végrehajtása kisebb, szétfűzött szén-dioxid-piacokat eredményezne, ami a versenytorzulás kockázatával járna és valószínűleg magasabb általános kibocsátáscsökkentési költségekhez vezetne. Ugyanez a logika érvényes a szén-dioxid-árazás új ágazatokra való kiterjesztésére is.

A tengeri közlekedési ágazat határokon átnyúló dimenziója európai szintű összehangolt fellépést tesz szükségessé. Az uniós fellépés ösztönözheti és előkészítheti a globális fellépés fejlődését is, például a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten belül a tengeri közlekedés tekintetében.

- 1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

Az EU ETS irányelv egy 2003-ban elfogadott, hatályos uniós szakpolitikai eszköz. A Bizottság az EU ETS működésének több mint 15 éve alatt értékes tapasztalatokat szerzett.

Ez a javaslat az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer korábbi felülvizsgálatai és kezdeményezései során szerzett tapasztalatokra épít, ideértve a 2018-ban lezárult legutóbbi felülvizsgálatot, Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása című közleményt, a virágzó, modern, versenyképes és klímasemleges gazdaságra irányuló hosszú távú stratégiát és az európai zöld megállapodással kapcsolatos egyéb kezdeményezéseket. A kezdeményezés az integrált nemzeti energia- és klímaterveken és az energiaunió irányításáról szóló rendeletben foglalt kereten alapuló folyamatra is épít.

⁶⁹ C(2020) 6126.

1.5.4. *A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

A kapcsolódó operatív kiadások fedezhetők a LIFE program⁷⁰ előirányzataiból, a jelenlegi többéves pénzügyi keretben elfogadottak szerint.

Ez a javaslat az „Irány az 55 %!” éghajlat- és energiapolitikai intézkedéscsomag részét képezi. A csomag általános célkitűzése, hogy az uniós jogszabályokat összehangolja az EU fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel. A csomagban szereplő valamennyi kezdeményezés szorosan összefügg egymással, és mindegyik a többi kialakításától függ. Ez a jogalkotási javaslat kiegészíti a csomagban szereplő javaslatokat, és összhangban áll velük.

Az egyéb uniós szakpolitikákkal való következetességet biztosítja az EU ETS-re vonatkozó hatásvizsgálatok összhangja a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat-, energia- és közlekedéspolitikai keret fennmaradó részeire vonatkozó hatásvizsgálatokkal⁷¹, mint például a komplementaritás a kibocsátáskereskedelem bővítése és az energiahatékonysági irányelv⁷², illetve a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelésére irányuló intézkedések csomagjának részeként előterjesztett egyéb intézkedések között. Az intézkedéscsomag más kezdeményezéseivel közös alapforgatókönyveket és közös alapvető szakpolitikai forgatókönyveket alkalmaznak. Ezek a forgatókönyvek figyelembe veszik az összes vonatkozó uniós fellépést és szakpolitikát.

A további adminisztratív költségek a jövedéki adóra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló irányelvben és az energiaadó-irányelvben használt meglévő struktúrák lehetőség szerinti alkalmazásával korlátozhatók. Az új kibocsátáskereskedelmi rendszer viszont fokozná a további energiamegtakarításokat, mivel potenciálisan kapcsolódik az energiahatékonysági irányelv 7. cikke szerinti energiamegtakarításhoz.

1.5.5. *A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

– A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

határozott időtartam

időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig

⁷⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/783 rendelete (2021. április 29.) a környezetvédelmi és éghajlat-politikai program (LIFE) létrehozásáról és az 1293/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 172., 2021.5.17., 53. o.).

⁷¹ Nevezetesen a közös kötelezettségvállalási rendelet; a földhasználatról, földhasználat-megváltoztatásról és erdőgazdálkodásról szóló (LULUCF) rendelet; a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások; a megújulóenergia-irányelv (REDII); az energiahatékonysági irányelv; és egy későbbi szakaszban az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv. Az egyéb releváns kezdeményezések közé tartozik az energiaadó-irányelv felülvizsgálata; a szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv és az ipari kibocsátásokról szóló irányelv felülvizsgálata; mobilitási kezdeményezések, például a közlekedési üzemenyagokra vonatkozó kezdeményezések („FuelEU” tengerészeti kezdeményezés és „ReFuelEU” légi közlekedési kezdeményezés), valamint az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmusra (CBAM) irányuló javaslat.

⁷² Az Európai Parlament és a Tanács 2012/27/EU irányelve (2012. október 25.) az energiahatékonyságról, a 2009/125/EK és a 2010/30/EU irányelv módosításáról, valamint a 2004/8/EK és a 2006/32/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2012.11.14., 1. o.).

pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében

✓ **határozatlan időtartam**

- beindítási időszak: 2023-tól 2024-ig,
- azt követően: rendes ütem.

1.6. Tervezett irányítási módszer(ek)⁷³

✓ Bizottság általi **közvetlen irányítás**

✓ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét;

✓ végrehajtó ügynökségen keresztül

Megosztott irányítás a tagállamokkal

✓ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek;

nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg);

✓ az EBB és az Európai Beruházási Alap;

a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek;

közjogi szervek;

magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak;

valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek;

az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.

Megjegyzések

Az EU ETS kibocsátási egységeinek kezelését olyan jogalkotási aktus szabályozza, amelyért a Bizottság szervezeti egységei felelősek.

Az Innovációs Alapot nagyrészt az Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség (CINEA) hajtja végre.

A Modernizációs Alap a kedvezményezett tagállamok felelőssége alatt működik, amelyek fokozottan együttműködnek az Európai Beruházási Bankkal (EBB), az Alap számára létrehozott beruházási bizottsággal és az Európai Bizottsággal.

⁷³ Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a [BudgWeb](https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx) oldalon: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A Bizottság az EU ETS irányelv 10. cikkének (5) bekezdésében előírtaknak megfelelően az éves szén-dioxid-piaci jelentésében továbbra is nyomon követi és értékeli az ETS működését. Ez az ETS jelenlegi felülvizsgálatának hatásaira is kiterjed. A Bizottság éves szén-dioxid-piaci jelentése és a tagállamok éves jelentése azokra az ágazatokra is vonatkozik, amelyekre kiterjesztik a kibocsátáskereskedelmet. Az új ágazatok szabályozása révén szerzett MRV-adatok kulcsfontosságú információforrást jelentenek majd a Bizottság számára az érintett ágazatokban elért előrehaladás értékeléséhez.

Ezenfelül az EU ETS irányelv alkalmazása terén elért előrehaladás értékeléséről a jelenlegi 21. cikk is rendelkezik, amely előírja a tagállamok számára, hogy éves jelentést nyújtsanak be a Bizottságnak, különös figyelmet fordítva többek között a kibocsátási egységek kiosztására, a kibocsátási egység-forgalmi jegyzék működésére, a nyomon követés, a jelentéstétel, a hitelesítés és az akkreditáció alkalmazására, valamint a megfeleléssel kapcsolatos kérdésekre.

Végezetül a Bizottság rendszeresen készít tanulmányokat az uniós éghajlat-politika különböző releváns szempontjairól.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

Nem alkalmazandó – A javaslat nem új pénzügyi programot hajt végre, hanem hosszú távú szakpolitikát fogalmaz meg. Az irányítási módszer, a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a hibaaarányokkal összefüggő kontrollstratégia nem alkalmazandó. E javaslat végrehajtása szükségessé teszi emberi erőforrások átcsoportosítását a Bizottságon belül. A megfelelő eljárások biztosítottak.

2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

Az EU ETS a legfontosabb politikai mechanizmus, amely azt a célt szolgálja, hogy az EU a gazdaság mintegy felének a vonatkozásában megvalósítsa a kibocsátáscsökkentést. 2013 óta a Bizottság feladata, hogy létrehozzon egy uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzéket, azaz a kibocsátási egységekkel végrehajtott összes tranzakcióról pontos elszámolást tartalmazó online adatbázist, valamint egy közös aukciós platformot a tagállamok kibocsátási egységeinek árverezésére, illetve ki kell alakítania mindkettő számára a támogató infrastruktúrát. Az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék, amely az EU ETS-ben elérhető kibocsátási egységeket tartalmazza, ki van téve csalárd kibertámadások veszélyének, amelyek eredménye lehet a kibocsátási egységek lopása vagy hűtlen kezelése; ez jelentős (akár többmilliárd eurós) pénzügyi veszteséget és jogvitát eredményezhet, illetve számottevő hatással lehet a Bizottság hírnevére és hitelességére. A kockázat horizontális jellegű, és az Éghajlat-politikai Főigazgatóság mellett az Informatikai Főigazgatóságot, a Humán erőforrás-ügyi és Biztonsági Főigazgatóságot, a Költségvetési Főigazgatóságot és a Jogi Szolgálatot is érinti. Már

bevezetésre kerültek a kár csökkentését szolgáló intézkedések. A pénzügyi kockázat a szén-dioxid-piac értékének növekedésével párhuzamosan emelkedne. Az ingyenes kibocsátási egységek nagyon nagy összértékben történő kiosztása is szigorú politikát követel meg azt illetően, hogy miként kerülhetnek kiosztásra ezek az egységek, illetve biztosítani kell a hatályos szabályok tiszteletben tartását. Ehhez a tagállamok és a Bizottság szintjén is szükség van irányítási és kontrollrendszerre. Végezetül az új ágazatoknak a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe való felvétele növelni fogja a rendszer általi teljes lefedettséget, és ennek megfelelően a piac értékét és a kapcsolódó kockázatokat.

2011 óta létezik egy, a vezető főigazgatóság és az érintett főigazgatóságok részvételével működő magas szintű irányítóbizottság. 2014-ben teljes körű kockázatértékelésre került sor, amely javaslatot tett új informatikai biztonsági intézkedésekre, amelyeket 2015-től hajtanak végre. A Belső Ellenőrzési Szolgálat által az EU ETS kibocsátási egység-forgalmi jegyzékéről (informatikai biztonságáról) készített auditjelentésében tett ajánlások eredményeként a jegyzék biztonságának további javítását célzó, illetve irányítással, minőségbiztosítással és tesztelésekkel kapcsolatos intézkedések bevezetésére is sor került. 2014 óta további kockázatsökkentő intézkedések is történtek.

2019-ben új kockázatértékelést végeztek az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzékre vonatkozóan. Az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság új biztonsági tervet dolgozott ki, amely tizenkét biztonsági intézkedést tartalmaz; ezeket két éven belül, az Informatikai Főigazgatósággal szoros együttműködésben kell végrehajtani.

A végrehajtás nyomon követése felső vezetői szinten, az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság és az Informatikai Főigazgatóság közötti állandó irányítóbizottságok révén történik.

- 2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

A kezdeményezés nem teremt olyan jelentős új kontrollt/kockázatokat, amelyekre ne terjedne ki a meglévő belső ellenőrzési keretrendszer. A költségvetési rendelet alkalmazásán túl nincs tervbe véve egyéb konkrét intézkedés.

2.3. **A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések**

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

Az EU ETS-t illető konkrét visszaélési kockázatokra reagálva az Éghajlat-politikai Főigazgatóság egy „Etikai és magatartási kódex a bennfentes kereskedelem, a csalás és a bizalmas információk felfedése kapcsán” című dokumentum kiadásával, célzott képzések és figyelemfelkeltő kezdeményezések indításával megerősítette az egész Bizottságra vonatkozó, a szakmai etikát és feddhetetlenséget célzó iránymutatásokat. Kidolgozta az EU ETS-en belüli bizalmas információk besorolására vonatkozó politikát és az ahhoz kapcsolódó adatkezelési utasításokat is 3 bizalmassági szinttel. A Humánerőforrás-ügyi és Biztonsági Főigazgatóság (amint arra az 1. számú biztonsági közlemény 10. felülvizsgálata is utalt) jóváhagyta az ETS három jelölését. 2019-ben a Humánerőforrás-ügyi és Biztonsági Főigazgatóság közzétette a C(2019) 1904 biztonsági közleményt, amellyel aktualizálta a nem minősített érzékeny adatokkal kapcsolatos (SNC) tájékoztatási protokollt. Az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság ezzel az új protokollal összhangban új kezelési utasításokat tett közzé a Főigazgatóság SNC információira vonatkozóan. Az új kollégák számára rendszeresen vannak megfelelő képzések.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

(2) Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	diff./nem diff.[1]	EFTA-országoktól [2]	tagjelölt országoktól [3]	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
3	09 01 01 01	nem diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM
3	09 02 03	diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM
7	20 01 02 01	nem diff.	NEM	NEM	NEM	NEM
7	20 02 06 01	nem diff.	NEM	NEM	NEM	NEM
7	20 02 06 02	nem diff.	NEM	NEM	NEM	NEM
7	20 02 06 03	nem diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

(3) Létrehozandó új költségvetési sorok: Tárgytalan.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre kerekítve)

A többéves pénzügyi keret fejezete			3	„Természeti erőforrások és környezet”				
Főigazgatóság: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
Operatív előirányzatok								
09 02 03	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Kifizetési előirányzatok	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Az Éghajlatpolitikai Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Kifizetési előirányzatok	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Kifizetési előirányzatok	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
A többéves pénzügyi keret 3. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN		= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400

	Kifizetési előirányzatok	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
A többéves pénzügyi keret 1–6. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (Referenciaösszeg)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Kifizetési előirányzatok	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

A többéves pénzügyi keret fejezete	7	„Igazgatási kiadások”
---	---	-----------------------

Ezt a részt az „igazgatási jellegű költségvetési adatok” táblázatában kell kitölteni, amelyet először a pénzügyi kimutatás mellékletébe (a belső szabályzat V. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

		millió EUR (három tizedesjegyig)					
		2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
Főigazgatóság: CLIMA							
Humán erőforrás		3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Egyéb igazgatási kiadások		0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Éghajlatpolitikai Főigazgatóság ÖSSZESEN		3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

		millió EUR (három tizedesjegyig)					
		2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Kifizetési előirányzatok	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket	Költségvetési sor	KIMENETEK		2023		2024		2025		2026		2027		összesen	
		[1.] típus	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség
4. konkrét célkitűzés – TENGERI KÖZLEKEDÉS															
– a Thetis-MRV platform aktualizálása	09 02 03	Együttműködési megállapodás – EMSA			0,250										0,250
– az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék módosítása	09 02 03	Szolgáltatási szerződések			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, berendezések			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
– bővítés: ügyfélszolgálat	09 02 03	Szolgáltatási szerződések			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, berendezések			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
– az ETS jelentési rendszerének (MRV) aktualizálása	09 02 03	Szolgáltatási szerződések			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
4. konkrét célkitűzés részösszege					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
5. konkrét célkitűzés – Épületek és közlekedés															
– az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék módosítása	09 02 03	Szolgáltatási szerződések			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, berendezések			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
– bővítés: ügyfélszolgálat	09 02 03	Szolgáltatási szerződések			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, berendezések			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
– az ETS jelentési rendszerének (MRV) aktualizálása	09 02 03	Szolgáltatási szerződések			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4,429
5. konkrét célkitűzés részösszege					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
ÖSSZESEN					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE						
Humánerőforrás	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Egyéb igazgatási kiadások	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE [1] bele nem tartozó előirányzatok						
Humánerőforrás						
Egyéb igazgatási jellegű kiadások	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Részösszeg – a többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
ÖSSZESEN	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

A humánerőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	2023	2024	2025	2026	2027
Ÿ A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)					
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)					
01 01 01 01 (közvetett kutatás)					
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)					
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)					
Ÿ Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve [1]					
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)					
XX 01 xx yy zz	- a központban				
	- a küldöttségeknél				
01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)					
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)					
ÖSSZESEN	22	24	24	24	24

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	<p>További humánerőforrásra van szükség a következőkhöz:</p> <ul style="list-style-type: none"> – A következőkre vonatkozó részletes végrehajtási szabályokat megállapító másodlagos jogszabályok módosításainak jogi megszövegezése és jóváhagyása: árverések; az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék; nyomon követés és jelentés; a kibocsátási jelentések hitelesítése és a hitelesítők akkreditációja; ingyenes kiosztás, – a kibocsátáskereskedelmi rendszernek a tengeri közlekedésre való kiterjesztésével kapcsolatos végrehajtási feladatok (beleértve a meglévő MRV-rendszer szükséges módosításait), valamint az épületek és a közúti közlekedés új kibocsátáskereskedelmével kapcsolatos végrehajtási feladatok, – az általános kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítésére szolgáló új aukciós platform(ok), valamint az építőipari és a közúti közlekedési ágazat új típusú kibocsátási egységeinek beszerzése, – a nyomkövetési, jelentési és hitelesítési kötelezettségek (MRV) végrehajtásának nyomon követése, – az alacsony szén-dioxid-kibocsátású alapok további végrehajtása és felügyelete, – az uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék informatikai kiigazításai.
Külső munkatársak	

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés

- teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belül.

A kiadásokat a LIFE keretből fedezik.

- a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

–

- a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

–

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés

- nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- előírnyoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

	2023	2024	2025	2026	2027	Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet						
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN						

A bevételre gyakorolt becsült hatás

- A javaslatnak/kezdeménnyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
 - A javaslatnak/kezdeménnyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást
- kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeménnyezés hatása ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
... jogcímcsoport						

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

–

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

Nem számszerűsíthető.

⁷⁴ A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.