EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji, Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov ter Uredbe (EU) 2015/757

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

S **sporočilom o evropskem zelenem dogovoru**[1] se je začela nova strategija EU za rast, katere cilj je preobraziti EU v pravično in uspešno družbo s sodobnim, konkurenčnim in z viri gospodarnim gospodarstvom. Komisija je s sporočilom znova potrdila svoj cilj povečati podnebne cilje in zagotoviti, da bo Evropa do leta 2050 prva podnebno nevtralna celina. Poleg tega si prizadeva zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njihovimi učinki. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje, življenjske in delovne pogoje ter dobrobit državljanov Unije.

Boj proti podnebnim spremembam je pereč izziv. Glede na znanstvene ugotovitve posebnega poročila Medvladnega odbora za podnebne spremembe (IPCC) je treba neto ničelne emisije CO_2 na svetovni ravni doseči okoli leta 2050, za tem pa čim prej v tem stoletju še nevtralnost za vse druge toplogredne pline. Za ta pereči izziv mora EU okrepiti svoje ukrepe in do leta 2050 postati podnebno nevtralna, da dokaže vodilno vlogo na svetovni ravni. Ta cilj je določen v sporočilu z naslovom „**Čist planet za vse** – Evropska strateška dolgoročna vizija za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtralno gospodarstvo“[2].

Komisija je na podlagi strategije iz evropskega zelenega dogovora in celovite ocene učinka septembra 2020 v sporočilu o **krepitvi evropskih podnebnih ambicij do leta 2030**[3] (v nadaljnjem besedilu: načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030) predlagala povečanje ambicije EU in predložila celovit načrt za odgovorno povečanje zavezujočega cilja Evropske unije za leto 2030 na vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij. Sedanje povečanje cilja za leto 2030 pomaga zagotoviti varnost oblikovalcem politik in vlagateljem, da ne bodo odločitve v prihodnjih letih vezane na ravni emisij, ki niso v skladu s ciljem EU glede podnebne nevtralnosti do leta 2050. Cilj za leto 2030 je v skladu s ciljem Pariškega sporazuma, da se dvig globalne temperature ohrani precej pod 2 °C in da se nadaljujejo prizadevanja za omejitev dviga temperature na 1,5 °C.

Evropski svet je na seji decembra 2020 podprl novi zavezujoči cilj EU za leto 2030[4]. Poleg tega je Komisijo pozval, „naj oceni, kako bi lahko vsi gospodarski sektorji najbolje prispevali k cilju za leto 2030; obenem naj pripravi potrebne predloge in jim priloži poglobljen pregled okoljskega, gospodarskega in družbenega vpliva na ravni držav članic, pri tem pa upošteva nacionalne energetske in podnebne načrte ter pregleda obstoječe prožnosti“.

---

1 COM(2019) 640 final.
2 COM(2018) 773 final.
3 COM(2020) 562 final.
4 Sklepi Evropskega sveta z dne 10. in 11. decembra 2020, EUCO 22/20, dokument CO EUR 17, CONCL 8.

V ta namen je bilo v **evropskih podnebnih pravilih**[5], o katerih sta se dogovorila sozakonodajalca, določeno, da je cilj EU glede podnebne nevtralnosti pravno zavezujoč, cilj za leto 2030 pa je bil v skladu s pravili povečan, pri čemer je bilo določeno, da je treba neto emisije do leta 2030 zmanjšati za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990.

Da bi sledili poti, predlagani v evropskih podnebnih pravilih, in dosegli to višjo raven ambicije za leto 2030, je Komisija pregledala veljavno podnebno in energetsko zakonodajo, s katero naj bi se emisije toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjšale le za 40 %, do leta 2050 pa za 60 %. Ta zakonodajni sveženj „**Pripravljeni na 55**“, napovedan v načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, je najcelovitejši gradnik v prizadevanjih za uresničitev ambicioznega novega podnebnega cilja za leto 2030, k njegovi uresničitvi pa bodo morali prispevati vsi gospodarski sektorji in politike.

Evropski svet je decembra 2020 Komisijo pozval tudi, naj razmisli o proučitvi načinov, kako utrditi sistem EU za trgovanje z emisijami (EU ETS) ob hkratni ohranitvi celovitosti tega sistema ter ob upoštevanju nujnosti obravnave pomislekov glede distribucije in energetske revščine. Poleg tega jo je pozval, naj predlaga ukrepe, s katerimi bi energetsko intenzivnim panogam omogočili, da bi razvijale in uporabljale inovativne in podnebno nevtralne tehnologije, hkrati pa ohranjale svojo industrijsko konkurenčnost.

Sedanja zakonodaja o ETS je bila revidirana leta 2018, da bi se v skladu s ciljem zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu EU do leta 2030 za vsaj 40 % v primerjavi z letom 1990 emisije v okviru EU ETS do leta 2030 zmanjšale za 43 % v primerjavi z letom 2005. Novejša analiza služb Komisije pa kaže, da bodo sektorji, ki so zdaj vključeni v EU ETS, brez sprememb zakonodaje do leta 2030 dosegli 51-odstotno zmanjšanje emisij v primerjavi z letom 2005[6].

Čeprav to presega zgoraj navedeno 43-odstotno zmanjšanje, še vedno ne bi dovolj prispevalo k splošnemu cilju vsaj 55-odstotnega zmanjšanja v primerjavi z letom 1990. Zato je splošni cilj te pobude revidirati direktivo o ETS v skladu s podnebnim ciljem za leto 2030 glede doseganja vsaj 55-odstotnega zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 ter s postopnim in uravnovešenim napredkom naproti podnebni nevtralnosti do leta 2050, in to na stroškovno učinkovit in usklajen način ter ob upoštevanju potrebe po pravičnem prehodu in prispevku vseh sektorjev k podnebnim prizadevanjem EU.

Kot je pojasnjeno v oceni učinka, se šteje, da prispevek sektorjev, vključenih v EU ETS, v obliki 61-odstotnega zmanjšanja v primerjavi z letom 2005 najbolje odraža rezultate načrta za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030 in velja za cilj EU ETS, ki prispeva k splošnemu cilju zmanjšanja za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990. Povečanje okoljskega prispevka EU

[5] Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

[6] Po referenčnem scenariju EU za leto 2020, ki je izhodišče za oceno učinka (glej oddelek 5.1 ocene učinka).

ETS vključuje predvsem prilagoditev skupnega števila pravic, izdanih v okviru EU ETS (v nadaljnjem besedilu: mejna vrednost). Vendar pa manjša količina pravic, ki so na voljo na trgu, vpliva na druge stebre EU ETS in ceno ogljika. Vpliva na temeljna načela, kot so potreba po stabilnosti trga, zaščita pred tveganjem premestitve emisij CO_2, previdno uravnoteženi distribucijski učinki med državami članicami ter razpoložljivost sredstev za povečane potrebe po naložbah v nizkoogljične tehnologije.

Poleg uskladitve EU ETS s splošnim ciljem vsaj 55-odstotnega zmanjšanja v primerjavi z letom 1990 mora ta povečani podnebni cilj izražati tudi prispevek sektorjev, ki zdaj niso vključeni v EU ETS, k podnebnim prizadevanjem EU. V oceni učinka, priloženi načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, je bilo ugotovljeno, da se emisije v nekaterih sektorjih brez dodatnih ukrepov ne bodo zmanjšale toliko, kolikor bi bilo potrebno za uresničitev 55-odstotnega zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu. Dejansko so emisije iz pomorskega prevoza zdaj večje kot leta 1990, po scenariju brez sprememb pa se bodo predvidoma še povečevale. Pri vseh možnostih, ocenjenih v okviru načrta za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030 ter Strategije za trajnostno in pametno mobilnost[7], je za usklajenost z višjo ravnjo podnebne ambicije predvideno od 80- do 82-odstotno zmanjšanje emisij iz mednarodnega ladijskega prometa v primerjavi z letom 1990 do leta 2050 (enakovredno od 88- do 89-odstotnemu zmanjšanju emisij v primerjavi z letom 2008)[8]. Zato se je Evropska komisija zavezala, da bo poleg ukrepov, dogovorjenih v IMO, razširila EU ETS na pomorski prevoz v okviru košarice ukrepov EU za obravnavo emisij iz pomorskega prevoza. V okviru tega Komisija pozdravlja napredek, ki sta ga od leta 2019 dosegla Evropski parlament in Svet v zvezi s predlogom spremembe Uredbe (EU) 2015/757[9], da bi se ustrezno upošteval svetovni sistem zbiranja podatkov o porabi goriva ladij (COM(2019) 38 final), ter ugotavlja, da je Evropski parlament na plenarnem zasedanju podprl razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami (EU ETS) na emisije iz pomorskega prevoza od leta 2023. Emisije iz pomorskega prevoza bi bilo treba vključiti v obstoječi sistem za trgovanje z emisijami. Za zagotovitev nemotenega prehoda bi bilo treba uvesti obdobje postopnega uvajanja, v katerem bi morale ladjarske družbe predati pravice le za delež svojih preverjenih emisij, ki bi se v štirih letih postopoma povečal na 100 %. Ker bi se obstoječemu ETS z razširitvijo na pomorski prevoz dodalo le približno 90 milijonov ton CO_2, bi učinek na razpoložljivost pravic za druge vključene sektorje ostal omejen.

Da bi se upoštevala vključitev pomorskega sektorja v EU ETS, bi bilo treba spremeniti Uredbo (EU) 2015/757, zlasti v zvezi s sporočanjem podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe in vlogo upravnih organov za ladjarske družbe. Te spremembe dopolnjujejo predlagane spremembe iz sporočila COM(2019) 38 final.

Kot je navedeno v načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, stavbni sektor zdaj neposredno in posredno prispeva 36 % z energijo povezanih emisij toplogrednih plinov v EU

---

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

8 Leto 2008 je bilo izbrano za izhodiščno leto za napovedi zmanjševanja emisij v pomorskem prevozu zaradi usklajenosti s cilji IMO, ki so vsi izraženi v primerjavi z letom 2008.

9 Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

ter ima velik stroškovno učinkovit potencial za zmanjšanje emisij. Obstoječi ETS že vključuje več kot polovico teh emisij, zlasti oskrbo z električno energijo za uporabo v stavbah in večino emisij iz daljinskega ogrevanja. Številni domovi pa so še vedno ogrevani z zastarelimi sistemi, ki uporabljajo onesnažujoča fosilna goriva, kot sta premog in nafta.

Tudi sektor cestnega prometa ima precejšnji stroškovno učinkovit potencial za zmanjšanje emisij. Cestni promet zdaj prispeva petino emisij toplogrednih plinov EU, od leta 1990 pa so se emisije v tem sektorju povečale za več kot četrtino. Kot je bilo navedeno že v sporočilu o evropskem zelenem dogovoru, Komisija predlaga vključitev stavbnega sektorja in sektorja cestnega prometa v trgovanje z emisijami. Z njuno vključitvijo v trgovanje z emisijami v povezavi z drugimi ustreznimi regulativnimi in naložbenimi ukrepi zanju bi se zagotovile večje in bolj usklajene ekonomske spodbude za zmanjševanje emisij v teh sektorjih v EU ter večja gotovost, da se bodo emisije v teh sektorjih zmanjšale.

Za stavbni sektor in sektor cestnega prometa bi bilo treba uvesti ločeno, a vzporedno trgovanje z emisijami. S tem se bodo preprečile motnje dobro delujočega sistema za trgovanje z emisijami za nepremične naprave in letalstvo, saj sta potenciala za zmanjšanje emisij v navedenih sektorjih drugačna, na povpraševanje pa vplivajo drugi dejavniki. Morebitno združitev sistemov bi bilo treba oceniti šele po nekaj letih delovanja novega trgovanja z emisijami in na podlagi izkušenj. Za razširitev na stavbe in cestni promet je potreben pristop k urejanim subjektom, usmerjen navzgor po dobavni verigi.

Stabilnost trga je ključna za pravilno delovanje in doseganje ciljev EU ETS. Za zagotovitev stabilnosti trga je bila s Sklepom (EU) 2015/1814[10] vzpostavljena rezerva za stabilnost trga. Delovati je začela januarja 2019. Njen cilj je odpraviti pretekla neravnovesja med ponudbo in povpraševanjem ter povečati odpornost EU ETS na velika neravnovesja. Mehanizem mora ohraniti regulativno stabilnost in zagotoviti dolgoročno predvidljivost. V skladu s členom 3 Sklepa mora Komisija pregledati delovanje rezerve v treh letih od začetka delovanja. Ta pregled je treba obravnavati skupaj z učinki povečanja ambicioznosti EU ETS na stabilnost trga, da se potrebne spremembe rezerve predlagajo skupaj s spremembami EU ETS iz tega predloga.

V okviru tega so specifični cilji tega predloga, ki je del svežnja „Pripravljeni na 55“, naslednji:

– okrepitev EU ETS, kot se zdaj uporablja, za zagotovitev ustreznega prispevka k splošnemu cilju vsaj 55-odstotnega zmanjšanja emisij TGP v primerjavi z letom 1990;

– zagotovitev stalne učinkovite zaščite za sektorje, izpostavljene precejšnjemu tveganju premestitve emisij CO_2, ob sočasnem spodbujanju uporabe nizkoogljičnih tehnologij;

[10] Sklep (EU) 2015/1814 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. oktobra 2015 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov in spremembi Direktive 2003/87/ES (UL L 264, 9.10.2015, str. 1).

– obravnavanje distribucijskih in družbenih učinkov tega prehoda s pregledom uporabe prihodkov z dražb ter obsega in delovanja mehanizmov za sofinanciranje nizkoogljičnih tehnologij;

– zagotovitev stroškovno učinkovitega prispevka sektorjev, ki niso sektorji, ki so zdaj vključeni v EU ETS, k zmanjšanju emisij, potrebnemu v skladu s cilji EU in zavezami Pariškega sporazuma, zlasti z zajetjem emisij iz pomorskega prevoza ter emisij iz stavb in cestnega prometa s pravili EU ETS ob sočasnem zagotavljanju sinergij z drugimi politikami, ciljno usmerjenimi v navedene sektorje;

– pregled sistema spremljanja emisij CO_2 iz pomorskega prevoza, poročanja o njih in njihovega preverjanja, da se upošteva vključitev sektorja pomorskega prevoza v EU ETS;

– pregled rezerve za stabilnost trga v skladu z ustrezno pravno obveznostjo in proučitev možnih sprememb njene zasnove za izpolnitev zakonsko določenih ciljev iz sklepa o rezervi za stabilnost trga in obravnavo morebitnih vprašanj, ki se lahko pojavijo v zvezi z večjo ambicijo.

• **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja politike**

Vsi sektorji v gospodarstvu bi morali prispevati k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Podnebni in energetski sveženj „Pripravljeni na 55“ je celovit korak pri prenovi zakonodaje Unije, da se uskladi s povečano podnebno ambicijo EU. Vse pobude v svežnju so tesno medsebojno povezane in vsaka je odvisna od zasnove drugih. Ta zakonodajni predlog dopolnjuje predloge iz svežnja in ohranja usklajenost z njimi.

Sektorji, ki niso vključeni v EU ETS, so zajeti z uredbo o porazdelitvi prizadevanj[11], ki določa splošen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov na ravni EU in zavezujoče letne cilje za posamezne države članice, ki jih je treba doseči do leta 2030. Uredba o porazdelitvi prizadevanj med drugim vključuje sektor cestnega prometa in stavbni sektor ter emisije iz notranje plovbe, ki skupaj prispevajo približno 50 % emisij, zajetih z navedeno uredbo. V nasprotju z EU ETS signal cene ogljika na ravni EU ne vpliva na sektorje, zajete z uredbo o porazdelitvi prizadevanj. Novi ETS bi z dodatnimi ekonomskimi spodbudami (na podlagi oblikovanja cen ogljika), potrebnimi za doseganje stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij iz stavb in cestnega prometa, dopolnjeval uredbo o porazdelitvi prizadevanj v sedanji obliki, ki ohranja spodbude in odgovornost za nacionalne ukrepe. Pomen tega je poudarilo tudi veliko deležnikov. Ker je cilj trgovanja z emisijami za stavbe in cestni promet za leto 2030 določen v skladu s stroškovno učinkovitimi prispevki zadevnih sektorjev, ni izkrivljanja prispevkov sektorjev iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj, ki niso zajeti z oblikovanjem cen ogljika na ravni EU. Z nacionalnimi ukrepi, s katerimi se obravnavajo ovire, ki niso cenovne, ali dajo na voljo alternativne rešitve, se lahko izboljša delovanje oblikovanja cen ogljika.

V uvodni izjavi 4 Direktive (EU) 2018/410 je navedeno, da bi se morali ukrepi Mednarodne pomorske organizacije (IMO) ali Unije začeti izvajati leta 2023, vključno s pripravljalnim

[11] Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

delom za sprejetje in izvajanje ukrepa za zagotovitev ustreznega prispevka sektorja k prizadevanjem, potrebnim za dosego ciljev, dogovorjenih s Pariškim sporazumom, ter ustrezno obravnavo s strani vseh deležnikov. Poleg tega je zmanjšanje emisij iz pomorskega prevoza del zaveze za zmanjšanje emisij v celotnem gospodarstvu EU, sprejete na podlagi Pariškega sporazuma.

Ustreznih ukrepov za uresničitev zmanjšanja emisij v sektorju pomorskega prevoza, potrebnega za uskladitev z višjo ravnjo podnebne ambicije EU, zdaj ni niti na svetovni ravni niti v EU. Na ravni EU se od leta 2018 (v skladu z uredbo EU o spremljanju emisij iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju)[12] spremljajo, sporočajo in preverjajo emisije CO_2 z ladij z bruto tonažo, večjo od 5 000, ki plujejo v pristanišča v EGP ali iz njih. Na svetovni ravni je vzpostavljen regulativni okvir o energijski učinkovitosti novih ladij, pred kratkim pa so bili odobreni ukrepi za energijsko učinkovitost obstoječih ladij. IMO je sprejela tudi Strategijo za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij, s katero je določila cilj, da se emisije toplogrednih plinov do leta 2050 zmanjšajo za vsaj 50 % v primerjavi z letom 2008. Čeprav je nedavni napredek, ki ga je dosegla IMO, dobrodošel, ti ukrepi ne zadostujejo za razogljičenje mednarodnega ladijskega prometa v skladu z mednarodnimi podnebnimi cilji.

V teh okoliščinah se je Evropska komisija zavezala, da bo poleg ukrepov, dogovorjenih na svetovni ravni v IMO, predlagala košarico ukrepov EU za povečanje prispevka pomorskega prevoza k podnebnim prizadevanjem EU. Košarica ukrepov poleg razširitve EU ETS na pomorski prevoz vključuje zlasti pobudo FuelEU za pomorstvo, katere namen je povečati povpraševanje po obnovljivih alternativnih gorivih za prevoz in njihovo uporabo, ter predlog o pregledu direktive o obdavčitvi energije[13] v zvezi s sedanjo oprostitvijo plačila davka za goriva ladij.

EU ETS zdaj neposredno ali posredno zajema približno 30 % emisij iz stavb zaradi ogrevanja. To je povezano s tem, da sistem zajema daljinsko ogrevanje in električno energijo za ogrevanje. Vključitev vseh emisij zaradi zgorevanja fosilnih goriv v tem sektorju v trgovanje z emisijami EU bi prinesla pomembne koristi v smislu učinkovitosti zmanjšanja emisij. Prednost trgovanja z emisijami v cestnem prometu bi bila, da se emisije voznega parka zajamejo pod mejno vrednostjo, hkrati pa se spodbudijo vedenjske spremembe s trajnimi učinki na mobilnostne rešitve prek signala cene. Ne glede na to so standardi emisijskih vrednosti CO_2 za avtomobile še naprej glavni dejavnik za zagotovitev ponudbe sodobnih in inovativnih čistih vozil, vključno z električnimi avtomobili. Vzporedno z uporabo trgovanja z emisijami za cestni promet Komisija predlaga okrepitev standardov glede CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila za leto 2030, da bi se zagotovil neoviran prehod na brezemisijsko mobilnost. Poleg že navedenih možnih uporab prihodkov z dražb, ki vključujejo na primer spodbujanje pridobivanja znanj in spretnosti ter prerazporeditev

[12] Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

[13] Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51).

delovne sile, bi se lahko del prihodkov, ustvarjenih s trgovanjem z emisijami v novih sektorjih, uporabil za obravnavo družbenih učinkov, nastalih zaradi novega trgovanja z emisijami v teh sektorjih, ter vložil v ukrepe za pospešitev vala prenove stavb in uporabe brezemisijskih vozil ter za razvoj potrebne infrastrukture, kot so pametna in inteligentna oskrbovalna mesta in polnilne postaje za brezemisijska vozila na strateških lokacijah. Podporni ukrepi za spodbujanje energijske učinkovitosti v ranljivih gospodinjstvih ali gospodinjstvih z nizkim dohodkom bi prav tako lahko prispevali k preprečevanju pretiranih distribucijskih učinkov. Komisija v ta namen v okviru zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“ predlaga ustanovitev Socialnega sklada za podnebje za financiranje ustreznih načrtov držav članic za obravnavo družbenih vidikov trgovanja z emisijami za stavbe in cestni promet s posebnim poudarkom na ranljivih gospodinjstvih, mikropodjetjih in uporabnikih prevoza. Del prihodkov z dražb v okviru novega sistema je treba uporabiti za financiranje načrtov držav članic.

Raven ambicije, zgornja meja emisij in usmeritev novega ETS naj bi se določile v skladu s stroškovno učinkovitim zmanjšanjem emisij iz stavb in cestnega prometa na podlagi kombinacije oblikovanja cen ogljika in okrepitve obstoječega regulativnega okvira za ta sektorja.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Evropski zeleni dogovor, njegov cilj podnebne nevtralnosti ter dvojni zeleni in digitalni prehod so osnovna prednostna naloga Evropske unije. Sveženj „Pripravljeni na 55“, instrument Evropske unije za okrevanje Next Generation EU in večletni finančni okvir za obdobje 2021–2027 bodo pomagali doseči dvojni zeleni in digitalni prehod, h kateremu stremi Evropa. S kombinacijo teh politik se bo obravnavala gospodarska kriza ter pospešil prehod k čistemu in trajnostnemu gospodarstvu, pri čemer bo vzpostavljena povezava med podnebnimi ukrepi in gospodarsko rastjo.

Da bi se neto emisije TGP na ravni celotnega gospodarstva do leta 2030 zmanjšale za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990, je treba poleg sedanjega okvira podnebne politike spremeniti tudi okvir energetske politike. Sveženj „Pripravljeni na 55“ določa celovit pregled podnebne in energetske zakonodaje za dosego tega cilja. Predlog spremembe ETS je del tega velikega nabora usklajeno načrtovanih predlogov politike. ETS je temeljni instrument za pomoč EU pri doseganju povečanega cilja za leto 2030 ter uspešnega in pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost do leta 2050. Zato je ta pobuda povezana s številnimi drugimi področji politik, vključno z zunanjimi politikami Unije. Na primer, ETS je kot tržni instrument za celotno EU usklajen z notranjim trgom EU in ga dodatno krepi.

Okrepljeni sklad za inovacije na podlagi direktive o ETS kot eden glavnih instrumentov EU za približevanje inovativnih nizkoogljičnih tehnologij trgu dopolnjuje druge instrumente, kot sta programa Obzorje 2020 in Obzorje Evropa, ki sta osredotočena predvsem na zgodnejše faze raziskav. Okrepljeni sklad za modernizacijo na podlagi direktive o ETS podpira naložbe v posodobitev elektroenergetskega sektorja in širših energetskih sistemov, povečanje energijske učinkovitosti in pospeševanje pravičnega prehoda v regijah, odvisnih od premoga,

v državah članicah z nižjim dohodkom. To dopolnjuje druge instrumente, kot sta kohezijska politika in sklad za pravični prehod.

Skladnost z drugimi politikami Unije je zagotovljena tudi z usklajenostjo ocen učinka za EU ETS z ocenami za preostali del okvira za podnebne, energetske in prometne politike do leta 2030[14], na primer z dopolnjevanjem razširitve trgovanja z emisijami in direktive o energijski učinkovitosti[15] ter z drugimi ukrepi, predstavljenimi v okviru košarice ukrepov za obravnavanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza. Uporabljajo se skupno izhodišče in skupni scenariji temeljnih politik z drugimi pobudami iz svežnja „Pripravljeni na 55“. Pri teh scenarijih se upoštevajo vsi ustrezni ukrepi in politike EU.

Dodatni upravni stroški razširitve na cestni promet in stavbe naj bi se omejili z uporabo obstoječih struktur, ki se uporabljajo za direktivo o obdavčitvi energije in obveznosti prihranka energije na podlagi direktive o energetski učinkovitosti, kadar je to mogoče. Tako bi novi ETS s svojo potencialno povezavo s prihranki energije na podlagi člena 7 direktive o energetski učinkovitosti povečal dodatne prihranke energije.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 192 PDEU. Evropska unija v skladu s členom 191 in členom 192(1) PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanje, varstvo in izboljšanje kakovosti okolja; spodbujanje ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Direktiva o EU ETS je obstoječi zakonodajni instrument EU, sprejet leta 2003. V skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 PDEU je mogoče cilje tega predloga spremembe direktive o EU ETS doseči le z zakonodajnim instrumentom na ravni EU.

Tudi Sklep (EU) 2015/1814 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za EU ETS je obstoječi ukrep Unije. Njegove spremembe, ki je del tega predloga, ni mogoče doseči na nacionalni ali lokalni ravni, ampak je zanjo potreben ukrep Unije.

---

14 Zlasti uredba o porazdelitvi prizadevanj; uredba o rabi zemljišč, spremembi rabe zemljišč in gozdarstvu (LULUCF); standardi emisijskih vrednosti CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila; direktiva o energiji iz obnovljivih virov; direktiva o energetski učinkovitosti; v poznejši fazi pa tudi direktiva o energetski učinkovitosti stavb. Druge ustrezne pobude vključujejo še revizijo direktive o obdavčitvi energije; akcijski načrt za ničelno onesnaževanje in revizijo direktive o industrijskih emisijah; pobude za mobilnost, kot so pobude za goriva za rabo v prometu (pobudi FuelEU za pomorstvo in letalstvo), ter predlog mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah.

15 Direktiva 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o energetski učinkovitosti, spremembi direktiv 2009/125/ES in 2010/30/EU ter razveljavitvi direktiv 2004/8/ES in 2006/32/ES (UL L 315, 14.11.2012, str. 1).

Podnebne spremembe so čezmejna težava, ukrepi EU pa lahko učinkovito dopolnjujejo in krepijo ukrepe na svetovni, regionalni, nacionalni in lokalni ravni. Povečanje cilja glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov EU do leta 2030 bo vplivalo na številne sektorje v celotnem gospodarstvu EU, zato je usklajeno ukrepanje na ravni EU nujno, možnosti, da se bo z njim zagotovila potrebna preobrazba, pa večje, saj se bodo tako odločno spodbujale stroškovno učinkovite spremembe in navzgor usmerjena konvergenca. Poleg tega imajo številni elementi tega predloga pomembno razsežnost notranjega trga, zlasti možnosti v zvezi z zaščito pred premestitvijo emisij CO_2 in mehanizmi za sofinanciranje nizkoogljičnih tehnologij.

EU ETS kot trg ogljika v vseh dejavnostih, ki jih zajema, spodbuja zmanjševanje emisij na način, pri katerem se najprej uporabijo stroškovno najučinkovitejše rešitve, pri čemer zaradi svojega obsega dosega večjo učinkovitost. Z izvajanjem podobnega ukrepa na nacionalni ravni bi se oblikovali manjši, razdrobljeni trgi ogljika, pojavilo bi se tveganje izkrivljanja konkurence, skupni stroški zmanjšanja emisij pa bi bili verjetno višji. Ta logika velja tudi za razširitev oblikovanja cen ogljika na nove sektorje.

Zaradi čezmejne razsežnosti sektorja pomorskega prevoza so potrebni usklajeni ukrepi na evropski ravni. Ukrepi EU lahko tudi navdihnejo in tlakujejo pot za širše ukrepe, na primer ukrepe v zvezi s pomorskim prevozom, ki jih sprejmejo Mednarodna pomorska organizacija (IMO) in tretje države.

- **Sorazmernost**

Kot je navedeno v oddelkih 3 in 7 ocene učinka, priložene temu predlogu, je predlog skladen z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev stroškovno učinkovitega izvajanja cilja EU glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za leto 2030 ob sočasnem zagotavljanju pravilnega delovanja notranjega trga.

Evropski Svet je podprl splošno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu in domače zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % pod ravnjo iz leta 1990 do leta 2030. Ta predlog zajema velik del teh emisij toplogrednih plinov in vključuje revizijo direktive o EU ETS za dosego tega cilja.

- **Izbira instrumenta**

Cilji tega predloga se lahko najbolje uresničijo z direktivo. To je najustreznejši pravni instrument za spreminjanje obstoječe direktive o ETS (Direktiva 2003/87/ES).

Direktiva državam članicam nalaga, da uresničijo cilje in izvedejo ukrepe v nacionalnih sistemih materialnega in procesnega prava. Pri tem pristopu imajo države članice večjo svobodo pri izvajanju ukrepa EU kot pri uredbi, saj lahko izberejo najprimernejši način izvajanja ukrepov iz direktive. To jim omogoča, da zagotovijo, da so spremenjena pravila skladna z obstoječim okvirom materialnega in procesnega prava, s katerim se izvaja EU ETS, zlasti na področju urejanja dovoljenj za naprave ter izvršilnih ukrepov in kazni.

Direktiva je tudi primeren instrument za spremembo Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga, saj je pregled tega pravnega instrumenta tesno povezan z učinki povečane ambicije EU ETS na stabilnost trga.

Ta direktiva je tudi primeren instrument za spremembo Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju, saj se v skladu z njo emisije CO_2 iz nekaterih dejavnosti pomorskega prevoza vključijo v EU ETS na podlagi podatkov o emisijah, pridobljenih v skladu z Uredbo (EU) 2015/757.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje

Naknadne ocene ali preverjanja primernosti v zvezi s tem predlogom zaradi zgodnje faze izvajanja sedanje zakonodaje o ETS, ki se je v skladu s spremembo na podlagi Direktive (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta[16] začela uporabljati leta 2021, ni bilo. Zato je bilo za oceno na voljo le malo podatkov.

• Posvetovanja z deležniki

V različnih fazah priprave tega predloga so sodelovali države članice, predstavniki panoge iz zasebnega sektorja, nevladne organizacije, raziskovalne in akademske ustanove, sindikati in državljani.

Revizija EU ETS temelji na povratnih informacijah o načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, kot tudi na povezavah med EU ETS ter vzporednimi politikami in širšimi cilji evropskega zelenega dogovora. Glavni cilj posvetovanj o reviziji EU ETS je bil pridobiti mnenja deležnikov o okrepitvi obstoječega EU ETS, razširitvi EU ETS na nove sektorje (pomorski prevoz ter stavbe, cestni promet ali zgorevanje vseh fosilnih goriv) in pregledu rezerve za stabilnost trga. Poleg tega je bilo posvetovanje namenjeno pridobivanju prispevkov glede načina, kako obravnavati tveganje premestitve emisij CO_2, uporabo prihodkov in mehanizme za podporo nizkoogljičnim tehnologijam.

Komisija je najprej pozvala k predložitvi povratnih informacij o začetni oceni učinka, pri čemer je predstavila začetne premisleke in možnosti politike za revizijo[17]. Nato je organizirala spletno javno posvetovanje z vprašalnikom za vsakega od predlogov iz svežnja „Pripravljeni na 55“, pri čemer je prejela skoraj 500 odgovorov[18]. V podporo pobudi v zvezi z

---

16 Direktiva (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2018 o spremembi Direktive 2003/87/ES za krepitev stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij in nizkoogljičnih naložb ter Sklepa (EU) 2015/1814 (UL L 76, 19.3.2018, str. 3).

17 Povratne informacije o začetni oceni učinka je bilo mogoče predložiti od 29. oktobra 2020 do 26. novembra 2020, prejetih pa je bilo približno 250 prispevkov. Rezultat je na voljo na spletnem mestu: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Podnebne-spremembe-posodobitev-sistema-EU-za-trgovanje-z-emisijami-ETS-_sl.

18 To je potekalo 12 tednov od 13. novembra 2020 do 5. februarja 2021. Rezultat je na voljo na spletnem mestu: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_sl.

oblikovanjem cen ogljika za pomorski prevoz je bila med deležniki izvedena ciljno usmerjena anketa, dopolnjena s ciljno usmerjenim programom razgovorov[19]. Poleg tega je Komisija opravila (virtualne) dvostranske in večstranske sestanke z deležniki, med drugim s predstavniki panoge iz različnih sektorjev, sindikati, nevladnimi organizacijami in državami članicami, ter sodelovala na virtualnih konferencah. Nazadnje, Komisija je pogodbenemu izvajalcu naročila organizacijo dveh strokovnih delavnic[20] o pregledu rezerve za stabilnost trga.

Rezultati dejavnosti posvetovanja so predstavljeni v oceni učinka, priloženi temu predlogu, in so bili upoštevani za sedanji predlog, kolikor je bilo mogoče.

Na splošno so javna posvetovanja pokazala široko podporo EU ETS kot instrumentu politike.

Številni deležniki podpirajo okrepitev obstoječega EU ETS za povečanje njegove ambicije v skladu z novim ciljem za leto 2030 in na podlagi vidikov stroškovne učinkovitosti. Le nekateri anketiranci iz zasebnega sektorja in civilne družbe so zagovarjali manjši oziroma večji prispevek v primerjavi z načelom stroškovne učinkovitosti. Deležniki so na splošno menili, da je za doseganje večje ambicije pomembna prilagoditev linearnega faktorja zmanjšanja, medtem ko so nekateri deležniki poudarili tudi pomen kombinacije navedenega faktorja in enkratnega zmanjšanja količine pravic, kot je upoštevano v tem predlogu.

Kar zadeva brezplačno dodelitev in tveganje premestitve emisij CO_2, je velika večina deležnikov naklonjena spremembi sedanjega okvira za premestitve emisij CO_2, nekateri deležniki iz panoge pa želijo ohraniti sedanji okvir brez sprememb. Mnenja o specifičnih možnostih sprememb so mešana, največ podpore pa je prejela uvedba drugih ukrepov za dodatno spodbujanje zmanjševanja emisij toplogrednih plinov. Predlog zagotavlja take spodbude tako, da pogojuje brezplačno dodelitev z naložbami v tehnike za povečanje energijske učinkovitosti. Spremembo referenčnih vrednosti za zagotovitev hitrejšega vključevanja inovacij in tehnološkega napredka so podprli najrazličnejši deležniki, razen deležnikov iz nekaterih delov zasebnega sektorja. Predlog vključuje ta pristop, saj se šteje, da se z njim zagotovi pravičnejša in preglednejša porazdelitev brezplačne dodelitve kot z večjim deležem za vse sektorje na podlagi medsektorskega korekcijskega faktorja.

Kar zadeva uporabo prihodkov z dražb, predlog odraža mnenje številnih deležnikov, da so za zagotovitev, da bodo države članice svoje prihodke z dražb v okviru EU ETS porabile v skladu s podnebnimi cilji, potrebna strožja pravila.

V zvezi z mehanizmi za sofinanciranje nizkoogljičnih tehnologij deležniki na splošno pozdravljajo povečanje obsega sklada za inovacije in uvedbo dodatnih podpornih instrumentov, kot so pogodbe na razliko za ogljik. To se ustrezno upošteva v predlogu s povečanjem obsega sklada za inovacije in razširitvijo njegovega področja uporabe.

---

19 Anketa med deležniki je potekala od decembra 2020 do februarja 2021, ciljno usmerjeni program razgovorov pa od januarja 2021 do februarja 2021.

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

V zvezi s skladom za modernizacijo večina deležnikov, zlasti iz civilne družbe in delov zasebnega sektorja, podpira povečanje obsega sklada, kot je upoštevano v tem predlogu. Deležniki na splošno podpirajo racionalizacijo vrst naložb, ki jih lahko financira sklad za modernizacijo, in povečanje usklajenosti sklada za modernizacijo z evropskim zelenim dogovorom. Predlog prispeva k temu cilju z odpravo izjeme za financiranje daljinskega ogrevanja na fosilna goriva v nekaterih državah članicah.

Rezerva za stabilnost trga ima široko podporo vseh skupin deležnikov, ni pa soglasja o tem, katere spremembe njenih parametrov bi bilo treba uvesti. Civilna družba je bolj naklonjena okrepitvi parametrov rezerve za stabilnost trga kot zasebni sektor. Deležniki so podprli ohranitev pravila o prenehanju veljavnosti, bodisi nespremenjenega bodisi s spremembo, medtem ko so nekateri med njimi predlagali, naj se pravilo odpravi. Na strokovnih delavnicah so nekateri deležniki navedli, da je potrebna spremenljiva stopnja vključitve za preprečitev velikih učinkov praga in pogostejših pregledov. Predlog zagotavlja ravnovesje med potrebo po zagotovitvi zmanjšanja presežka na trgu v razumnem obdobju, predvidljivostjo mehanizma in njegovo kompleksnostjo. Poleg tega predlog vključitve pravic za letalstvo in emisij iz letalstva v izračun presežka ustreza prednostni možnosti, ki jo je izbrala večina deležnikov.

V zvezi s pomorskim prevozom je velika večina deležnikov, ki so sodelovali v ciljno usmerjeni anketi, navedla, da bi moral pomorski sektor prispevati več k podnebnim ukrepom, kot prispeva zdaj. Razširitev obstoječega EU ETS na pomorski prevoz je prednostna možnost oblikovanja cen ogljika, ki so jo deležniki izbrali med predlaganimi možnostmi, medtem ko so deležniki iz panoge ladijskega prometa poudarili pomen ukrepov na mednarodni ravni. V predlogu so mnenja deležnikov obravnavana z vključitvijo emisij pri plovbah znotraj EU in polovice emisij pri plovbah zunaj EU ter klavzule ponovnega pregleda v zvezi z delom Mednarodne pomorske organizacije (IMO) za globalne tržne ukrepe. To je eden od petih pristopov, ki se še vedno proučujejo v okviru Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC).

Kar zadeva sektor cestnega prometa in stavbni sektor, je več deležnikov, vključno s socialnimi partnerji s strani delodajalcev in zaposlenih, na splošno skeptičnih glede razširitve trgovanja z emisijami na ta sektorja. Med predstavljenimi možnostmi so najrazličnejši deležniki za prednostno možnost politike izbrali možnost, da se najprej uporabi ločen, samostojen sistem, kot je upoštevano v tem predlogu. Mnenja o tem, ali naj se že pri reviziji EU ETS določi, kdaj bi se lahko trgovanje z emisijami za sektor cestnega prometa in stavbni sektor postopoma vključilo v obstoječi EU ETS in kako, so deljena. Predvsem nevladne organizacije so opozorile na tveganja, povezana s povezovanjem obeh sistemov. Taki pomisleki so v predlogu ustrezno upoštevani s predlogom ločenega, a vzporednega trgovanja z emisijami in klavzule ponovnega pregleda.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ta predlog temelji na dokazih, zbranih pri oceni učinka za prejšnjo revizijo EU ETS, ki je bila končana leta 2018, oceni učinka, priloženi načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do

leta 2030[21], analizi, opravljeni v podporo evropski strateški dolgoročni viziji za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtralno gospodarstvo[22], ki jo je določila Komisija, ter ustreznih dokazih, zbranih pri drugih sočasnih pobudah v okviru zelenega dogovora, pa tudi starejših študijah v zvezi z emisijami toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza, cestnega prometa in stavb. Temelji na podatkih o emisijah in izkušnjah z izvajanjem sistemov EU za spremljanje, poročanje in preverjanje.

Tako kot pri drugih predlogih in ocenah učinka iz svežnja politik „Pripravljeni na 55“ se tudi pri tem predlogu uporablja zbirka orodij za integrirano modeliranje, ki zajemajo vse emisije toplogrednih plinov v gospodarstvu EU. S temi orodji se pripravi nabor temeljnih scenarijev, ki odražajo dosledne svežnje politike, usklajene s povečanim podnebnim ciljem za leto 2030, in temeljijo na scenarijih, pripravljenih za načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030.

Scenariji temeljijo na posodobljenem referenčnem scenariju EU[23], tj. napovedi razvoja energetskih sistemov in emisij toplogrednih plinov EU ter nacionalnih energetskih sistemov in emisij toplogrednih plinov na podlagi sedanjega okvira politike, ki vključuje posledice COVID-19. Pripravljeni so bili v sodelovanju z laboratorijem E3M državne tehnične univerze v Atenah, podrobni rezultati modeliranja pa so objavljeni skupaj s predlogi.

Poleg tega se Komisija zanaša na čedalje večjo zbirko medsebojno strokovno pregledanih empiričnih raziskav o EU ETS in uporablja več naročil podpornih storitev. V okviru enega od teh naročil je družba Vivid Economics opravila študijo v podporo Evropski komisiji pri pregledu rezerve za stabilnost trga[24]. V zvezi z določbami o premestitvi emisij CO_2 so podporne storitve opravili inštitut Öko-Institut ter družbe Trinomics, Ricardo in Adelphi.

Poleg tega je skupina, ki jo je vodila družba Ricardo, opravila študijo o „EU ETS za pomorski prevoz in morebitnih alternativnih možnostih ali kombinacijah za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov“[25].

- **Ocena učinka**

Predlagani direktivi je priložena ocena učinka, ki temelji na ugotovitvah celovite ocene učinka za načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030[26]. Ta je bila analitična podlaga za določitev cilja vsaj 55-odstotnega neto zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v

21 SWD(2020) 176 final.

22 Evropska komisija: Poglobljena analiza v podporo Sporočilu Komisije COM(2018) 773 – Čist planet za vse – Evropska strateška dolgoročna vizija za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtralno gospodarstvo, Bruselj, 28. november 2018.

23 Napovedi trendov v zvezi z energijo, prometom in emisijami toplogrednih plinov do leta 2050, ki so bile oblikovane z uporabo modeliranja ter temeljijo na usklajenem naboru predpostavk za celotno EU, države članice in politike EU, posebnih značilnostih držav članic in posvetovanju s strokovnjaki držav članic.

24 Vivid Economics, 2021, *Review of the EU ETS' Market Stability Reserve* (Pregled rezerve za stabilnost trga za EU ETS), poročilo, pripravljeno za GD CLIMA, še ni objavljeno.

25 Ricardo, E3 Modelling in Trinomics, 2021, *Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions* (Študija o EU ETS za pomorski prevoz in morebitnih alternativnih možnostih ali kombinacijah za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov), še ni objavljeno.

26 SWD(2020) 176.

primerjavi z letom 1990. Objavljena sta bila tudi povzetek in pozitivno mnenje Odbora za regulativni nadzor o oceni učinka. Ocena učinka temelji na scenarijih integriranega modeliranja, ki odražajo medsebojno vplivanje različnih instrumentov politike o gospodarskih subjektih, da se zagotovijo dopolnjevanje, doslednost in uspešnost pri doseganju podnebnega cilja za leto 2030. To je dopolnjeno z razpoložljivimi podatki in specifičnimi analitskimi orodji za obravnavo specifičnih vprašanj o načrtovanju politike.

V oceni učinka so analizirane tri vrste težav. Prvič, težave, povezane s potrebo po okrepitvi obstoječega EU ETS v skladu s povečanim ciljem za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990 do leta 2030 ob sočasnem preprečevanju neravnovesij med ponudbo in povpraševanjem. Drugič, potreba po zagotovitvi, da nekateri sektorji ustrezno prispevajo k doseganju povečanega cilja. Nazadnje, potreba po večjih naložbah in večji zmogljivosti za obravnavo porazdelitve učinkov ukrepov za zmanjšanje emisij ob omejenih sredstvih.

V zvezi z okrepitvijo obstoječega EU ETS za povečanje njegove ambicioznosti v skladu s ciljem vsaj 55-odstotnega neto zmanjšanja do leta 2030 bi bili vsi svežnji možnosti uspešni in učinkoviti pri doseganju cilja za leto 2030. V oceni učinka je bilo ugotovljeno tudi, da je na področjih, kjer se še naprej uporablja brezplačna dodelitev, potreben bolj ciljno usmerjen pristop k njej v obliki okrepljenih referenčnih vrednosti in pogojenosti s prizadevanji za razogljičenje za spodbujanje uporabe nizkoogljičnih tehnologij.

V zvezi z rezervo za stabilnost trga je ocena učinka med drugim pokazala, da bi bilo treba za ohranitev dobrega delovanja EU ETS ohraniti stopnjo vključitve pri 24 % do leta 2030 in jo prilagoditi, da bi se tako odpravil nezaželeni „učinek praga“. Ta učinek praga se pojavi, ko je skupno število pravic v obtoku zelo blizu zgornjemu pragu v višini 833 milijonov, ki določa vključitev pravic v rezervo za stabilnost trga. V tem primeru lahko ena pravica več v skupnem številu pravic v obtoku ali manj sproži vključitev vseh 200 milijonov pravic ali ne, odvisno od tega, ali je skupno število pravic v obtoku nad pragom ali pod njim. Negotovost glede tega dogodka bi lahko povzročila nestanovitnost cen na trgu in povečala tveganje zlorabe trga.

Za razširitev okvira podnebne politike na pomorski prevoz so bile analizirane štiri glavne možnosti in različna geografska območja uporabe. Prednostna možnost je vključitev sektorja pomorskega prevoza v obstoječi EU ETS.

Pri oceni učinka je bila kot glavna možnost proučena vzpostavitev trgovanja z emisijami za cestni promet in stavbe ali zgorevanje vseh fosilnih goriv kot novega samostojnega trgovanja z emisijami. Obe možnosti bi zagotovili dodatne ekonomske spodbude, pri obeh pa bi se z mejno vrednostjo doseglo isto relativno zmanjšanje emisij v zadevnih sektorjih, tj. za 43 % v primerjavi z letom 2005 do leta 2030. Vključitev samo stavb in cestnega prometa na področje uporabe dodatnega sistema za trgovanje z emisijami namesto vseh sektorjev, ki uporabljajo fosilna goriva in zdaj niso vključeni v ETS, ima očitne koristi v smislu gospodarske učinkovitosti, zlasti zato, ker bi se tako preprečila vzpostavitev novega režima zaščite pred tveganjem premestitve emisij CO_2 za tiste dele male industrije, ki bi potrebovali tak režim, vendar bi se spopadli z bremenom, ki bi bilo verjetno nesorazmerno koristim.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

V zakonodaji o EU ETS so imeli vselej prednost pristopi za čim večje zmanjšanje regulativnega bremena za gospodarske subjekte in uprave. Čeprav je večina naprav v okviru EU ETS v energijsko intenzivnih panogah s tržnimi strukturami, za katere so značilna velika podjetja, je predlog namenjen tudi majhnim onesnaževalcem, ki so lahko v lasti MSP ali mikropodjetij. Takim napravam z majhnimi emisijami poleg obstoječih pravil, ki zmanjšujejo upravno breme ter stroške spremljanja emisij in poročanja o njih, koristi zlasti možnost, da jih države članice izključijo iz EU ETS, če zanje veljajo nacionalni ukrepi, ki zagotavljajo enakovreden prispevek k zmanjšanju emisij.

V skladu z zavezo Komisije boljšemu pravnemu urejanju je bil ta predlog pripravljen na podlagi načel vključevanja, popolne preglednosti in stalnega sodelovanja z deležniki ter upoštevanja zunanjih povratnih informacij in zunanjega nadzora, da se zagotovi ustrezna uravnoteženost predloga (glej tudi oddelek o zbiranju in uporabi strokovnih mnenj).

Načrtovana razširitev na pomorski prevoz bi temeljila na obstoječih mehanizmih spremljanja, poročanja in preverjanja (SPP), v skladu s katerimi so majhne ladje izvzete in ki jih bo treba spremeniti, da bodo ustrezni za trgovanje z emisijami. Z ohranitvijo enotnega sistema SPP bodo prizadevanja za skladnost in upravno breme za ladjarske družbe manjša, kot bi bila v primeru uporabe več sistemov. Novi EU ETS za druge sektorje bi se uporabljal višje v dobavni verigi in bi temeljil na obstoječih določbah, ki urejajo trošarinska skladišča ali dobavitelje goriva.

- **Temeljne pravice**

V predlogu se spoštujejo temeljne pravice in upoštevajo načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah. Zlasti prispeva k cilju zagotavljanja visoke ravni varstva okolja v skladu z načelom trajnostnega razvoja iz člena 37 Listine[27].

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

EU ETS ustvarja precejšnje prihodke. Večina teh prihodkov z dražb se zdaj steka v države članice.

Komisija bo predstavila prilagoditve proračunskega okvira EU v okviru prihodnjega svežnja o lastnih sredstvih, ki vključuje predlog spremembe večletnega finančnega okvira. Razširitev področja uporabe EU ETS na pomorski prevoz in novo trgovanje z emisijami za cestni promet in stavbe bosta koristila nacionalnim proračunom držav članic.

Varno delovanje registra Unije se financira iz proračuna Unije. Za razširitev področja uporabe EU ETS na pomorski prevoz ter novi EU ETS za cestni promet in stavbe bodo potrebni dodatni viri za varno delovanje registra Unije, kot je navedeno v oceni finančnih posledic, priloženi temu predlogu. Ti viri se bodo zagotovili s prerazporeditvijo ob upoštevanju

[27] UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

proračunskih in kadrovskih omejitev za Evropsko javno upravo na podlagi sedanjega večletnega finančnega okvira, povezani odhodki iz poslovanja pa se bodo financirali iz sredstev programa LIFE. Odločitve v zvezi z razvojem informacijske tehnologije in oddajo javnih naročil se bodo sprejemale v skladu s sporočilom o smernicah za financiranje informacijske tehnologije in kibernetske varnosti z dne 10. septembra 2020[28], ki vključujejo predhodno odobritev nekaterih odhodkov za informacijsko tehnologijo s strani Odbora Evropske komisije za informacijsko tehnologijo in kibernetsko varnost.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Komisija bo še naprej spremljala in ocenjevala delovanje EU ETS v svojem letnem poročilu o trgu ogljika, kot je določeno v členu 10(5) direktive o ETS. To vključuje tudi učinke sedanje revizije EU ETS. Letno poročilo Komisije o trgu ogljika in letna poročila držav članic vključujejo tudi sektorje, na katere se razširi trgovanje z emisijami. Podatki o spremljanju, poročanju in preverjanju, pridobljeni z urejanjem novih sektorjev, bodo ključni vir informacij za Komisijo za oceno napredka v zadevnih sektorjih.

Pravila o spremljanju, poročanju in preverjanju, ki se uporabljajo za ladijski promet, bi morala biti usklajena s pravili iz Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta, kakor je bila spremenjena s predlogom COM(2019) 38 final in tem predlogom.

Poleg tega je ocenjevanje napredka pri uporabi direktive o ETS določeno v sedanjem členu 21 same direktive[29].

Pobuda temelji na postopku, ki je osnovan na celovitih nacionalnih energetskih in podnebnih načrtih ter na zanesljivem okviru preglednosti za emisije toplogrednih plinov in drugih podnebnih informacijah iz Uredbe (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta[30]. Komisija bo kot osnovo za svoje redno ocenjevanje napredka med drugim uporabila informacije, ki so jih v skladu z uredbo o upravljanju predložile in sporočile države članice. Uredba (EU) 2018/1999 vsebuje tudi določbe o poročanju o uporabi prihodkov z dražb, ustvarjenih na podlagi te direktive. Učinke sprememb te direktive bo treba analizirati, zaradi njih pa bo morda potrebna poznejša sprememba navedene uredbe za zagotovitev skladnosti obeh zakonodajnih aktov.

---

28 C(2020) 6126 final.

29 V skladu s tem členom morajo države članice Komisiji predložiti letno poročilo, v katerem se posebna pozornost nameni vprašanjem, kot so dodelitev pravic, delovanje registra, izvajanje spremljanja in poročanja, preverjanje in akreditacija ter zadeve, povezane s skladnostjo.

30 Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1).

Dodatne podrobnosti o spremljanju in ocenjevanju so navedene v oddelku 9 ocene učinka, priložene temu predlogu.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavni elementi direktive o ETS, ki se spremenijo, so:

Pomorski prevoz (člen 3, členi 3g do 3ge in člen 16)

V skladu s predlogom se področje uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami razširi na pomorski prevoz. V ta namen se v skladu s predlogom opredelitev pojma „emisije“ iz člena 3(b) spremeni tako, da se vključijo emisije z ladij, ki opravljajo dejavnost pomorskega prevoza, poglavje II direktive se razširi na „letalstvo in pomorski prevoz“, pomorski prevoz pa se doda kot nova dejavnost v Prilogi I. Poleg tega se v členu 3(v) oziroma (w) navedeta novi opredelitvi pojmov „ladjarska družba“ in „upravni organ za ladjarske družbe“. Za razširitev poglavja II na pomorski prevoz se vstavijo členi 3g do 3ge.

Razširitev EU ETS na pomorski prevoz se uporablja v zvezi z emisijami iz plovb znotraj EU, polovico emisij iz plovb zunaj EU in emisijami, ki nastanejo med privezom v pristanišču EU; za pomorski prevoz bi se morala v zvezi s prodajo pravic na dražbi, prenosom, predajo in ukinitvijo pravic, sankcijami in registri (člen 16) uporabljati enaka pravila, kot se uporabljajo za druge sektorje, vključene v EU ETS. Obveznost predaje pravic v sektorju pomorskega prevoza se postopoma uvede v obdobju 2023–2025, pri čemer morajo ladjarske družbe od leta 2026 predati 100 % svojih preverjenih emisij (člen 3ga). Kolikor se preda manj pravic v zvezi s preverjenimi emisijami za pomorski prevoz v navedenih letih, bi bilo treba v skladu s tem postopnim uvajanjem pravice, ki niso bile predane, ukiniti. Uporabljajo se pravila o spremljanju in poročanju ter pravila o preverjanju in akreditaciji iz Uredbe (EU) 2015/757, kakor je bila spremenjena (člena 3gb in 3gc). Poleg splošnih pravil EU ETS o sankcijah se lahko zoper ladje pod odgovornostjo ladjarske družbe, ki dve ali več zaporednih poročevalnih obdobij ni predala pravic, izda odredba o izgonu, na podlagi katere lahko država članica zastave zadrži ladje pod odgovornostjo navedene ladjarske družbe, takim ladjam pa se lahko tudi prepove vstop v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, ki ni država zastave (člen 16(11a)). Vsaka ladjarska družba, ki spada na področje uporabe EU ETS, se pripiše državi članici – upravnemu organu – za upravljanje na podlagi Direktive. Upravni organ se določi na podlagi kraja registracije ladjarske družbe. Če družba ni registrirana v državi članici, se pripiše državi članici, v kateri je imela v prejšnjih dveh letih spremljanja največ postankov v pristanišču. Komisija od leta 2024 objavlja in redno posodablja seznam ladjarskih družb, zajetih z Direktivo, in njihovih upravnih organov (člen 3gd). Upravni organi lahko Evropsko agencijo za pomorsko varnost (EMSA) zaprosijo za pomoč pri opravljanju svojih dolžnosti na podlagi te direktive, zlasti v zvezi z odobritvijo načrtov za spremljanje in preverjanjem emisij (člen 18b). Poleg tega bi lahko EMSA s svojimi izkušnjami z izvajanjem Uredbe (EU) 2015/757 in orodji informacijske tehnologije pomagala upravnim organom pri izvajanju Direktive, na primer z olajševanjem izmenjave informacij ali pripravo smernic in meril. Vključena je klavzula o poročanju in ponovnem pregledu (člen 3ge) za spremljanje izvajanja tega poglavja in upoštevanje ustreznega razvoja dogodkov na ravni Mednarodne pomorske organizacije.

Linearni faktor zmanjšanja in enkratno zmanjšanje mejne vrednosti (člen 9)

Linearni faktor zmanjšanja se od leta po začetku veljavnosti te direktive o spremembi direktive o ETS spremeni na 4,2 %. Povečanje linearnega faktorja zmanjšanja se kombinira z enkratno prilagoditvijo mejne vrednosti navzdol, tako da ima novi linearni faktor zmanjšanja enak učinek, kot bi ga imel, če bi se uporabljal od leta 2021. S tem se zagotovi, da se bo zmanjševanje skupne količine pravic („mejna vrednost“) vsako leto pospešeno stopnjevalo, s čimer se bodo skupne emisije sektorjev, vključenih v EU ETS, do leta 2030 zmanjšale za 61 % v primerjavi z letom 2005. Poleg tega je treba mejno vrednost od leta po začetku veljavnosti te direktive povečati za količino pravic, ki ustreza emisijam iz pomorskega prevoza, ki se vključijo v EU ETS in temeljijo na podatkih sistema SPP EU za pomorski prevoz za leti 2018 in 2019, ter se od leta 2021 prilagodi za linearni faktor zmanjšanja.

Uporaba prihodkov z dražb (člen 10)

Za obravnavo povečanih potreb po nizkoogljičnih naložbah se določba o uporabi prihodkov z dražb spremeni tako, da se od držav članic zahteva, da uporabijo vse prihodke, ki se ne pripišejo proračunu Unije, v namene, povezane s podnebjem, tudi za podporo gospodinjstvom z nizkim dohodkom pri trajnostni prenovi. Komisija bo predstavila prilagoditve proračunskega okvira EU v okviru prihodnjega svežnja o lastnih sredstvih, ki vključuje predlog spremembe večletnega finančnega okvira.

Poleg tega je za obravnavo distribucijskih in družbenih učinkov prehoda v predlogu določena prodaja dodatne količine pravic, enake 2,5 % mejne vrednosti, za financiranje energetskega prehoda v državah članicah, katerih BDP na prebivalca znaša manj kot 65 % povprečja EU v obdobju 2016–2018, v okviru sklada za modernizacijo.

Strožji pristop k referenčnim vrednostim in določitev pogojenosti za brezplačno dodelitev (člen 10a(1))

Za zmanjšanje možnosti uporabe medsektorskega korekcijskega faktorja po prilagoditvi mejne vrednosti se predlaga, naj se posodobitev referenčnih vrednosti tesneje uskladi z zmanjševanjem emisij v sektorjih in delih sektorjev, pri čemer bi bilo treba najvišjo stopnjo posodobitve od leta 2026 povišati s sedanjih 1,6 % na 2,5 % na leto. Šteje se, da se s tem pristopom zagotovi pravičnejša in preglednejša porazdelitev brezplačne dodelitve kot z večjim deležem za vse sektorje na podlagi medsektorskega korekcijskega faktorja.

Poleg tega se za spodbujanje uporabe nizkoogljičnih tehnologij uvede pogojenost brezplačne dodelitve s prizadevanji za razogljičenje. Naprave, za katere velja obveznost izvedbe energetskega pregleda v skladu s sedanjim členom 8(4) direktive o energijski učinkovitosti, bodo morale izvesti priporočila iz poročila o pregledu ali dokazati, da so izvedle druge ukrepe, s katerimi so dosegle zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, enakovredno zmanjšanju, ki je priporočeno v poročilu. Sicer se njihova brezplačna dodelitev zmanjša. V skladu s sedanjim členom 8(4) direktive o energetski učinkovitosti se energetski pregled ne izvaja za MSP. Poleg tega so v skladu s pogoji člena 8(6) direktive o energetski učinkovitosti podjetja, ki niso MSP in izvajajo sistem upravljanja z energijo ali okoljem, izvzeta iz zahteve za energetski pregled. Predlaga se sprememba pravil o določitvi izvzetja iz obveznosti

izvedbe energetskega pregleda na podlagi revidirane direktive o energetski učinkovitosti, pri čemer se izvzetje MSP nadomesti z izvzetjem na podlagi porabe energije. Tako pravilo o izvzetju bi bilo ustrezno tudi za pogojenost brezplačne dodelitve.

Mehanizem za ogljično prilagoditev na mejah (člen 10(1))

Mehanizem za ogljično prilagoditev ne mejah (CBAM) je alternativen ukrep za zmanjšanje tveganj premestitve emisij CO_2. Zato sektorji in deli sektorjev, zajeti z navedenim ukrepom, ne bi smeli prejeti brezplačne dodelitve. Določi se prehodno obdobje, da se lahko proizvajalci, uvozniki in trgovci prilagodijo novi ureditvi, pri čemer se med postopnim uvajanjem CBAM brezplačna dodelitev postopno zmanjša. Določijo se tudi pravila o izračunu končne količine, ki se odšteje od brezplačne dodelitve in proda na dražbi.

Pogodbe na razliko za ogljik in povečanje inovacijskega sklada (člen 10a(8))

Pogodbe na razliko za ogljik so pomemben element za sprožanje zmanjševanja emisij v industriji, z njimi pa lahko EU vlagateljem v inovativne in okolju prijazne tehnologije jamči fiksno ceno, s katero se nagradi večje zmanjšanje emisij CO_2 kot s sedanjimi ravnmi cen v okviru EU ETS. Področje uporabe sklada za inovacije se razširi, da lahko podpira projekte na podlagi mehanizmov konkurenčnih razpisov, kot so pogodbe na razliko za ogljik. Poleg tega se količina pravic sklada za inovacije poveča za 50 milijonov pravic, ki se prav tako pridobijo od pravic, ki so na voljo za brezplačno dodelitev in prodajo na dražbi, kot velja za sedanja sredstva sklada. Tako bo 40 milijonov pravic pridobljenih od pravic, ki so na voljo za brezplačno dodelitev, 10 milijonov pravic pa od pravic, ki se prodajo na dražbi.

Sklad za modernizacijo (člen 10d)

V skladu s predlogom se sklad za modernizacijo uskladi z novimi podnebnimi cilji Unije tako z zahtevo po uskladitvi naložb s cilji evropskega zelenega dogovora in evropskih podnebnih pravil, kot tudi z odpravo podpore naložbam v zvezi s katerimi koli fosilnimi gorivi, ne le trdnimi fosilnimi gorivi, kot velja zdaj. Poleg tega predlog: določa povečanje deleža sredstev sklada, ki jih je treba nameniti za prednostne naložbe; določa okrepitev poudarka na obnovljivih virih in naložbah v energijsko učinkovitost na področju prometa, stavb, odpadkov in kmetijstva; določa ciljno usmerjenost na energijsko učinkovitost kot prednostno področje na strani povpraševanja, pri čemer je industrija izrecno določena kot upravičen sektor, ter vključuje podporo gospodinjstvom za odpravljanje energetske revščine.

Zajemanje in uporaba ogljika (člen 3, točka (b), in člen 12(3b))

Večja podnebna ambicija bo spodbujala uporabo vseh tehnoloških rešitev za zmanjšanje emisij, vključno z zajemanjem in uporabo ogljika. Zato je v predlogu določeno, da se obveznosti predaje ne uporabljajo za emisije CO_2, ki je končno trajno kemično vezan v proizvodu tako, da pri običajni uporabi ne vstopi v ozračje.

Odprava ovir za inovativne nizkoogljične tehnologije s spremembo področja uporabe EU ETS in referenčnih vrednosti (člena 2 in 10a ter Priloga I)

Pravila EU ETS o brezplačni dodelitvi se spremenijo za izboljšanje podpore razogljičenju energijsko intenzivnih panog z uvajanjem prelomnih tehnologij.

Brezplačna dodelitev za učinkovite tehnologije, ki skoraj dosegajo referenčno raven, presega njihove izpuste. Zato so inovativne tehnologije zunaj EU ETS v podrejenem konkurenčnem položaju, kar lahko odvrača od naložb vanje. Inovativne naprave lahko zaradi spremembe proizvodnega procesa ali zmanjšanja skupne nazivne vhodne toplotne moči kurilnih enot naprave na manj kot 20 MW izpadejo iz EU ETS.

Ta odvračilni dejavnik se obravnava z: (i) določitvijo, da naprave ostanejo v EU ETS, če se zmanjša skupna zmogljivost njihovih kurilnih enot za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (npr. z elektrifikacijo); (ii) tehnološko nevtralnostjo opredelitev dejavnosti (odprava sklicev na fosilna goriva ali specifične proizvodne procese); (iii) sklicevanjem na proizvodne zmogljivosti namesto na zgorevalne zmogljivosti ter (iv) pregledom opredelitev referenčnih vrednosti za zagotovitev enakega obravnavanja naprav ne glede na uporabljeno tehnologijo, tudi v primeru uporabe nizkoogljičnih ali brezogljičnih tehnologij. Z ohranitvijo inovativnih naprav v EU ETS se bodo tudi zmanjšale referenčne vrednosti, s čimer se bo spodbujalo večje zmanjšanje emisij.

Uvedba trgovanja z emisijami za stavbe in cestni promet (poglavje IVa)

Od leta 2025 bi bilo treba uvesti novo trgovanje z emisijami za stavbe in cestni promet kot ločen in samostojen sistem (poglavje IVa). V prvem letu bodo urejani subjekti morali imeti dovoljenje za emisije toplogrednih plinov ter poročati o svojih emisijah za leti 2024 in 2025 (člena 30b in 30f). Izdaja pravic in obveznosti glede skladnosti se bodo za te subjekte uporabljale šele od leta 2026, zaradi česar bo lahko novi sistem začel ustrezno in učinkovito delovati (členi 30c, 30d in 30e). Zaradi precej velikega števila majhnih onesnaževalcev v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa ter tehnične izvedljivosti in upravne učinkovitosti urejanje ni osredotočeno na onesnaževalce, ampak na zgornji del dobavne verige (člen 30b in Priloga III). Zato bo dejavnost, ki se ureja za novi sistem, sprostitev goriv, ki se uporabljajo za zgorevanje v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa, v porabo (Priloga III). Obseg stavbnega sektorja in sektorja cestnega prometa je opredeljen na podlagi ustreznih virov emisij, vključenih v Smernice IPCC za nacionalne evidence toplogrednih plinov iz leta 2006 (Priloga III). Urejani subjekti so opredeljeni v skladu s sistemom za trošarino iz Direktive Sveta (EU) 2020/262[31], saj na podlagi navedene direktive že obstaja zanesljiv mehanizem spremljanja in poročanja za količine goriva, sproščenega v porabo, za davčne namene. Kolikor je mogoče, bodo obveznosti spremljanja, poročanja in preverjanja v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa usklajene z dobro delujočimi mehanizmi, določenimi za nepremične naprave in letalstvo (člen 30(f)).

Mejna vrednost emisij za novi sistem za trgovanje z emisijami bo od leta 2026 določena na podlagi podatkov, zbranih v skladu z uredbo o porazdelitvi prizadevanj, in ravni ambicije ter se bo zmanjševala, da se bo v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa do leta 2030

[31] Direktiva Sveta (EU) 2020/262 z dne 19. decembra 2019 o določitvi splošnega režima za trošarino (prenovitev) (UL L 58, 27.2.2020, str. 4).

doseglo zmanjšanje emisij za 43 % v primerjavi z letom 2005 (člen 30c in Priloga IIIa). Opredeljen je ustrezen linearni faktor zmanjšanja. Po vzpostavitvi spremljanja in poročanja v okviru novega trgovanja z emisijami bo skupna količina pravic za leto 2028 prilagojena na podlagi razpoložljivih podatkov o SPP za obdobje 2024–2026. Linearni faktor zmanjšanja bo revidiran le, če bodo podatki o SPP precej presegali začetno mejno vrednost, in ne zaradi majhnih razlik v primerjavi z evidenčnimi podatki EU UNFCCC.

Ker brezplačna dodelitev ni določena, bodo pravice za novo trgovanje z emisijami prodane na dražbi (člen 30d). Za zagotovitev nemotenega začetka trgovanja z emisijami v novih sektorjih bo določena količina pravic prodana na zgodnji dražbi (člen 30d(2), prvi pododstavek). Poleg tega bo v zadevnih sektorjih v skladu s specifičnimi pravili delovala tudi rezerva za stabilnost trga, da se od začetka zagotovi stabilnost trga (člen 30d(2), drugi pododstavek). Ker je sistem nov, so določeni ublažitveni ukrepi za obravnavanje morebitnega tveganja pretirane nestanovitnosti cen, ki je lahko veliko zlasti na začetku trgovanja z emisijami v novih sektorjih (člen 30h).

Za obravnavo nekaterih prehodnih in družbenih izzivov zaradi oblikovanja cen ogljika v novih sektorjih ter za zagotovitev ciljno usmerjene podpore za inovacije bo trgovanje z emisijami za cestni promet in stavbe prispevalo tudi k obstoječim skladom za nizkoogljične tehnologije. Tako bo 150 milijonov pravic, izdanih v okviru novega sistema za trgovanje z emisijami za cestni promet in stavbe, danih na voljo skladu za inovacije za spodbujanje zelenega prehoda (člen 30d(4)).

Komisija bo spremljala uporabo pravil za novo trgovanje z emisijami ter bo po potrebi do 1. januarja 2028 predlagala pregled za izboljšanje njegove učinkovitosti, upravljanja in praktične uporabe (člen 30i).

Glavni elementi sklepa o rezervi za stabilnost trga, ki se spremenijo v skladu s predlogom, so:

Upoštevanje neto povpraševanja v letalstvu (člen 1(4a)) in pomorskem sektorju

V skladu s predlogom se izračun skupnega števila pravic v obtoku spremeni, da se vključijo emisije iz letalstva in pravice, izdane v zvezi z letalstvom. Z Uredbo (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta[32] je bil člen 12(3) direktive o EU ETS spremenjen, da so lahko vsi upravljavci uporabljali vse pravice, izdane za njihove obveznosti predaje, vključno s pravicami za letalstvo. Točnost in učinkovitost rezerve kot merila stabilnosti trga na podlagi ponudbe in povpraševanja se bosta izboljšali z vključitvijo pravic za letalstvo v izračun rezerve, hkrati pa se bo ohranila njena okoljska celovitost. Če bo ta predlog spremembe EU ETS sprejet, se bodo emisije iz letalstva in pravice za letalstvo od leta po začetku veljavnosti te spremembe upoštevale pri skupnem številu pravic v obtoku na kraju nastanka oziroma izdaje. Čeprav ločenih pravic za pomorski sektor ni, je treba besedilo spremeniti tudi za vključitev pravic in emisij v zvezi s pomorskim sektorjem v izračun, saj se besedilo zdaj

[32] Uredba (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (UL L 350, 29.12.2017, str. 7).

nanaša samo na emisije iz naprav in pravice zanje. Za preprečitev izkrivljanja zaradi postopnega uvajanja zahtev za pomorski prevoz se bo razlika med preverjenimi emisijami in pravicami, predanimi za pomorski sektor, ki se bodo ukinile, ne prodale na dražbi, upoštevala pri skupnem številu pravic v obtoku, kot če bi bile pravice izdane[33].

Stopnja vključitve (člen 1(5))

Stopnja vključitve se spremeni zaradi obravnave „učinka praga“, ki bi se pojavil, kadar je skupno število pravic v obtoku zelo blizu zgornjemu pragu. V tem primeru lahko ena pravica več ali ena pravica manj v skupnem številu pravic v obtoku sproži vključitve ali ne, odvisno od tega, ali je skupno število pravic v obtoku nad pragom ali pod njim. Negotovost glede tega pojava lahko povzroči nestanovitnost cen na trgu.

V skladu s predlogom se spremeni mehanizem stopnje vključitve. Predlaga se blažilna vključitev v rezervo za stabilnost trga, kadar skupno število pravic v obtoku znaša med 833 milijonov in 1 096 milijonov. V tem primeru bo vključitev enaka razliki med skupnim številom pravic v obtoku in pragom v višini 833 milijonov pravic. Dokler skupno število pravic v obtoku presega 1 096 milijonov pravic, se uporablja običajna stopnja vključitve (24 % do leta 2030).

Prag pri 1 096 milijonov pravic je bil izbran, ker je pri tej količini 24-odstotna stopnja vključitve blizu razliki med skupnim številom pravic v obtoku in zgornjim pragom. S tem se obravnava učinek praga in hkrati ohrani učinkovita vključitev v rezervo za stabilnost trga, če je skupno število pravic v obtoku večje.

Opredelitev skupnega števila pravic v obtoku (člen 1(5))

Pri izračunu skupnega števila pravic v obtoku formula določa, da ponudba pravic vključuje samo izdane pravice, ki niso vključene v rezervo, število pravic v rezervi pa se ne odšteje več od ponudbe pravic. Zaradi te spremembe je izračun skupnega števila pravic v obtoku jasnejši, sprememba pa pomembneje ne vpliva na njegov rezultat niti na pretekle izračune skupnega števila pravic v obtoku.

Mehanizem prenehanja veljavnosti (člen 1(5a))

Od leta 2023 pravice v rezervi za stabilnost trga, ki presegajo raven količin pravic za prodajo na dražbi iz prejšnjega leta, prenehajo veljati. Vendar je raven količin pravic za prodajo na dražbi iz prejšnjega leta odvisna od različnih elementov, kot sta mejna vrednost in delovanje same rezerve za stabilnost trga. Za zagotovitev večje predvidljivosti količine pravic, ki ostanejo v rezervi po prenehanju veljavnosti, se predlaga omejitev števila pravic v rezervi na

[33] Podobno obračunavanju prilagodljivosti držav članic za dostop do pravic iz EU ETS, ki se upoštevajo za izračun skupnega števila pravic v obtoku, kot je določeno v členu 6(2) Uredbe (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

400 milijonov pravic. Ta vrednost ustreza tudi spodnjemu pragu za vrednost skupnega števila pravic v obtoku, pod katerim se pravice sprostijo iz rezerve za stabilnost trga.

Rezerva za stabilnost trga za trgovanje z emisijami za cestni promet in stavbe (člen 1a)

Za obravnavo tveganja neravnovesja med ponudbo in povpraševanjem bo rezerva za stabilnost trga delovala tudi za novo trgovanje z emisijami za cestni promet in stavbe, pri čemer bodo vključitve in sprostitve pravic temeljile na pragovih za presežek pravic na navedenem trgu. Da bo lahko rezerva za stabilnost trga od začetka trgovanja z emisijami v obeh sektorjih delovala kot učinkovito orodje za obravnavanje neravnovesij na trgu, se v njej ustvari določeno število pravic za nova sektorja. Za obravnavo morebitnega tveganja pretirane nestanovitnosti cen so določeni ukrepi, s katerimi se omogoči sprostitev dodatnih pravic iz rezerve za stabilnost trga. Vendar bo sprožilni mehanizem za to dodatno sprostitev temeljil na povišanju povprečne cene pravic in ne na presežku pravic na trgu.

Glavni elementi Uredbe (EU) 2015/757, imenovane uredba o SPP, ki se spremenijo v skladu s tem predlogom, so:

V skladu s predlogom se uvedeta novi opredelitvi pojmov „upravni organ“ in „podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe“. Poleg tega morajo družbe v skladu s predlaganimi spremembami predložiti svoje načrte za spremljanje pristojnim upravnim organom v odobritev (spremenjena člena 6 in 7), sporočati podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe (spremenjeni člen 4), po preverjanju teh podatkov (spremenjeni členi 13 do 16) pa te preverjene zbirne podatke predložiti pristojnemu upravnemu organu (novi člen 11a in spremenjeni člen 12). Preveritelju ni treba preveriti poročila o emisijah na ravni ladje in poročila iz člena 11(2) Uredbe (EU) 2015/757, saj so bila ta poročila na ravni ladje že preverjena. V skladu s predlogom se na Komisijo prenese tudi pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo metod spremljanja in pravil o spremljanju za zagotovitev njihove ustreznosti za trgovanje z emisijami (spremenjeni člen 5(2)) ter za dopolnitev Uredbe (EU) 2015/757 s pravili za odobritev načrtov za spremljanje in njihovih sprememb s strani upravnih organov, pravili za spremljanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe, njihovo sporočanje in predložitev (člen 6(8), člen 7(5) in člen 11a(4)) ter pravili za preverjanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe in za izdajanje poročila o preverjanju v zvezi s podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe (člen 13(6) in člen 15(6)).

Ta predlog s predlogom spremembe uredbe o SPP dopolnjuje predlog Komisije COM(2019) 38 final.

2021/0211 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji, Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov ter Uredbe (EU) 2015/757

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[1],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[2],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016 (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum)[3]. Njegove pogodbenice so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni.

(2) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019[4].

(3) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v EU do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov in državljank pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot

[1] UL C , , str. .
[2] UL C , , str. .
[3] Pariški sporazum (UL L 282, 19.10.2016, str. 4).
[4] COM(2019) 640 final.

so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

(4) Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje, življenjske in delovne pogoje ter dobrobit državljanov Unije, ki so pokazale, da morata naša družba in naše gospodarstvo izboljšati svojo odpornost na zunanje pretrese in ukrepati zgodaj, da bi jih preprečili ali ublažili. Evropski državljani še naprej izražajo trdna stališča, da to velja zlasti za podnebne spremembe[5].

(5) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % pod ravnjo iz leta 1990[6].

(6) Unija je z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta[7] cilj podnebne nevtralnosti celotnega gospodarstva do leta 2050 vključila v zakonodajo. Ta uredba določa tudi zavezujočo zavezo Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030.

(7) Vsi gospodarski sektorji morajo prispevati k doseganju tega zmanjšanja emisij. Zato bi bilo treba cilj sistema EU za trgovanje z emisijami (EU ETS), vzpostavljenega z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta[8] za spodbujanje stroškovno in ekonomsko učinkovitega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, povečati sorazmerno s tem ciljem za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030.

(8) EU ETS bi moral spodbujati proizvodnjo v napravah, ki deloma ali v celoti zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov. Zato bi bilo treba opis nekaterih vrst dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES spremeniti, da se zagotovi enako obravnavanje naprav v zadevnih sektorjih. Poleg tega bi morala biti brezplačna dodelitev za proizvodnjo proizvoda neodvisna od narave proizvodnega procesa. Zato je treba spremeniti opredelitev proizvodov ter procesov in emisij, zajetih za nekatere referenčne vrednosti, za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za nove in obstoječe tehnologije. Poleg tega je treba ločiti posodobitev referenčnih vrednosti za rafinerije in vodik, da bi se upošteval čedalje večji pomen proizvodnje vodika zunaj sektorja rafinerij.

---

5 Posebna raziskava Eurobarometer št. 513 o podnebnih spremembah, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_sl).

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

7 Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

8 Direktiva 2003/87/ES evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

(9) Direktiva Sveta 96/61/ES[9] je bila razveljavljena z Direktivo 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta[10]. Sklice na Direktivo 96/61/ES v členu 2 Direktive 2003/87/ES in Prilogi IV k navedeni direktivi bi bilo treba ustrezno posodobiti. Zaradi nujne potrebe po zmanjšanju emisij v celotnem gospodarstvu bi morale imeti države članice možnost, da poleg mejnih vrednosti emisij, sprejetih na podlagi Direktive 2010/75/EU, sprejmejo ukrepe za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, vključenih v EU ETS, še na podlagi drugih politik.

(10) Komisija v svojem sporočilu z naslovom „Pot do zdravega planeta za vse“[11] poziva k usmerjanju EU proti ničelnemu onesnaževanju do leta 2050 z zmanjšanjem onesnaževanja zraka, sladkih voda, morij in tal na ravni, ki predvidoma niso več škodljive za zdravje in naravne ekosisteme. Z ukrepi na podlagi Direktive 2010/75/EU, ki je glavni instrument za urejanje emisij onesnaževal zraka, vode in tal, je pogosto mogoče zmanjšati tudi emisije toplogrednih plinov. V skladu s členom 8 Direktive 2003/87/ES bi morale države članice zagotoviti uskladitev zahtev za izdajo dovoljenj na podlagi Direktive 2003/87/ES in zahtev za izdajo dovoljenj na podlagi Direktive 2010/75/EU.

(11) Ob upoštevanju, da je z novimi inovativnimi tehnologijami pogosto mogoče zmanjšati emisije toplogrednih plinov in onesnaževal, je pomembno zagotoviti sinergije s politikami, s katerimi se zmanjšajo emisije toplogrednih plinov in onesnaževal, in sicer Direktivo 2010/75/EU, ter pregledati njihovo uspešnost v zvezi s tem.

(12) Opredelitev proizvajalcev električne energije je bila uporabljena za določitev največje količine brezplačno dodeljenih pravic industriji v obdobju 2013–2020, vendar je to pripeljalo do različnega obravnavanja obratov za soproizvodnjo toplote in električne energije ter industrijskih obratov. Za spodbujanje uporabe soproizvodnje z visokim izkoristkom in zagotovitev enakega obravnavanja vseh naprav, ki prejmejo brezplačno dodelitev za proizvodnjo toplote in daljinsko ogrevanje, bi bilo treba vse sklice na proizvajalce električne energije v Direktivi 2003/87/ES črtati. Poleg tega Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/331[12] določa upravičenost vseh industrijskih procesov do brezplačne dodelitve. Zato so določbe o zajemanju in shranjevanju ogljika iz člena 10a(3) Direktive 2003/87/ES zastarele in bi jih bilo treba črtati.

(13) Toplogredne pline, ki se ne spuščajo neposredno v ozračje, bi bilo treba šteti za emisije v okviru EU ETS, pravice za navedene emisije pa predati, če se ne shranjujejo na kraju shranjevanja v skladu z Direktivo 2009/31/ES Evropskega parlamenta in Sveta[13] ali so trajno kemično vezane v proizvodu tako, da pri običajni uporabi ne vstopijo v ozračje. Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje

---

9 Direktiva Sveta 96/61/ES z dne 24. septembra 1996 o celovitem preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja (UL L 257, 10.10.1996, str. 26).

10 Direktiva 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (celovito preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja) (UL L 334, 17.12.2010, str. 17).

11 Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal (COM(2021) 400 final).

12 Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/331 z dne 19. decembra 2018 o določitvi prehodnih pravil za usklajeno brezplačno dodelitev pravic do emisije na ravni Unije v skladu s členom 10a Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 59, 27.2.2019, str. 8).

13 Direktiva 2009/31/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o geološkem shranjevanju ogljikovega dioksida in spremembi Direktive Sveta 85/337/EGS, direktiv 2000/60/ES, 2001/80/ES, 2004/35/ES, 2006/12/ES, 2008/1/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe (ES) št. 1013/2006 (UL L 140, 5.6.2009, str. 114).

izvedbenih aktov za določitev pogojev, pod katerimi je treba šteti, da so toplogredni plini trajno kemično vezani v proizvodu tako, da pri običajni uporabi ne vstopijo v ozračje, vključno s pridobivanjem kupona o odvzemu ogljika, kadar je ustrezno, ob upoštevanju regulativnega razvoja v zvezi s certificiranjem odvzemov ogljika.

(14) Dejavnost mednarodnega pomorskega prevoza, ki jo sestavljajo plovbe med pristaniščema pod jurisdikcijo dveh različnih držav članic ali med pristaniščem pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem zunaj jurisdikcije držav članic, je edini način prevoza, ki ni bil vključen v pretekle zaveze Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Emisije iz goriv, prodanih v Uniji za potovanja iz ene države članice v drugo državo članico ali tretjo državo, so se od leta 1990 povečala za približno 36 %. Te emisije obsegajo skoraj 90 % vseh emisij iz plovbe v Uniji, saj so se emisije iz goriv, prodanih v Uniji za potovanja z odhodom in prihodom v isti državi članici, od leta 1990 zmanjšale za 26 %. Po scenariju brez sprememb se bodo emisije iz dejavnosti mednarodnega pomorskega prevoza po napovedih povečale za približno 14 % med letoma 2015 in 2030 ter za 34 % med letoma 2015 in 2050. Če se bo vpliv dejavnosti pomorskega prevoza na podnebne spremembe povečeval v skladu z napovedmi, bo resno ogrozil zmanjšanja, dosežena v drugih sektorjih za boj proti podnebnim spremembam.

(15) Komisija je leta 2013 sprejela strategijo za postopno vključevanje emisij iz pomorskega prevoza v politiko Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. V okviru tega pristopa je Unija najprej z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta[14] vzpostavila sistem za spremljanje emisij iz pomorskega prevoza, poročanje o njih in njihovo preverjanje, nato pa naj bi določila cilje za zmanjšanje za pomorski sektor in uporabo tržnega ukrepa. V skladu z zavezo sozakonodajalcev, izraženo v Direktivi (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta[15], bi se morali ukrepi Mednarodne pomorske organizacije (IMO) ali Unije začeti izvajati leta 2023, vključno s pripravljalnim delom za sprejetje in izvajanje ukrepa za zagotovitev, da sektor ustrezno prispeva k prizadevanjem, potrebnim za uresničitev ciljev, dogovorjenih s Pariškim sporazumom, ter ustrezno obravnavo s strani vseh deležnikov.

(16) V skladu z Direktivo (EU) 2018/410 bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu poročati o napredku, ki ga je IMO dosegla v zvezi z ambicioznim ciljem zmanjšanja emisij in povezanimi ukrepi, za zagotovitev, da sektor pomorskega prevoza ustrezno prispeva k prizadevanjem, potrebnim za uresničitev ciljev, dogovorjenih s Pariškim sporazumom. V okviru IMO potekajo prizadevanja za omejitev globalnih emisij iz pomorskega prevoza, kar bi bilo treba spodbujati. Čeprav je nedavni napredek, dosežen v okviru IMO dobrodošel, ti ukrepi ne bodo zadostovali za uresničitev ciljev Pariškega sporazuma.

(17) Komisija je v evropskem zelenem dogovoru navedla, da namerava sprejeti dodatne ukrepe za obravnavanje emisij toplogrednih plinov v sektorju pomorskega prevoza v okviru košarice ukrepov, na podlagi katerih bo lahko Unija dosegla svoje cilje glede zmanjšanja emisij. V okviru tega bi bilo treba spremeniti Direktivo 2003/87/ES, da bi se sektor pomorskega prevoza vključil v EU ETS ter zagotovilo, da ta sektor prispeva

---

[14] Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

[15] Direktiva (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2018 o spremembi Direktive 2003/87/ES za krepitev stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij in nizkoogljičnih naložb ter Sklepa (EU) 2015/1814 (UL L 76, 19.3.2018, str. 3).

k povečanim podnebnim ciljem Unije in ciljem Pariškega sporazuma, v skladu s katerim morajo razvite države prevzeti vodilno vlogo pri uresničevanju ciljev zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu, države v razvoju pa so pozvane, naj sčasoma preidejo k ciljem zmanjševanja ali omejevanja emisij, ki zajemajo celotno gospodarstvo[16]. Ker bi morale biti emisije iz mednarodnega letalstva zunaj Evrope od januarja 2021 omejene z globalnim tržnim ukrepom, ukrepa za omejitev ali oblikovanje cen emisij iz pomorskega prevoza pa ni, je primerno, da EU ETS zajema delež emisij pri plovbah med pristaniščem pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem pod jurisdikcijo tretje države, pri čemer se lahko tretja država odloči o ustreznem ukrepu v zvezi s preostalim deležem emisij. Zato bi morala razširitev EU ETS na sektor pomorskega prevoza vključevati polovico emisij z ladij, ki opravljajo plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča zunaj jurisdikcije države članice, polovico emisij z ladij, ki opravljajo plovbe z odhodom iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice in prihodom v pristanišče zunaj jurisdikcije države članice, emisije z ladij, ki opravljajo plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice, in emisije med privezom v pristanišču pod jurisdikcijo države članice. Ta pristop je bil opredeljen kot praktičen način za rešitev vprašanja skupnih, a različnih odgovornosti in zmogljivosti, kar je bil dolgoletni izziv v okviru UNFCCC. Z zajetjem deleža emisij iz vstopnih in izstopnih plovb med Unijo in tretjimi državami se zagotovi uspešnost EU ETS, zlasti s povečanjem vpliva ukrepa na okolje v primerjavi z geografskim območjem uporabe, omejenim na plovbe v EU, hkrati pa se omejita tveganje postankov v pristaniščih z namenom izogibanja, in tveganje selitve dejavnosti pretovarjanja zunaj Unije. Za zagotovitev nemotene vključitve sektorja v EU ETS bi se moralo predajanje pravic ladjarskih družb postopoma povečati v zvezi s preverjenimi emisijami, sporočenimi za obdobje 2023–2025. Kolikor se preda manj pravic v zvezi s preverjenimi emisijami za pomorski prevoz v navedenih letih, bi bilo treba po vsakoletni določitvi razlike med preverjenimi emisijami in predanimi pravicami ukiniti ustrezno število pravic, da bi se zaščitila okoljska celovitost sistema. Ladjarske družbe bi morale od leta 2026 predati število pravic, ki ustreza vsem njihovim preverjanim emisijam, sporočenim v predhodnem letu.

(18) Določbe Direktive 2003/87/ES v zvezi z dejavnostmi pomorskega prevoza bi bilo treba še naprej pregledovati ob upoštevanju prihodnjega razvoja dogodkov na mednarodni ravni in mednarodnih prizadevanj za doseganje ciljev Pariškega sporazuma, vključno z drugim pregledom globalnega stanja leta 2028 in poznejšimi pregledi vsakih pet let, namenjenimi zbiranju informacij za zaporedne nacionalno določene prispevke. Zlasti bi morala Komisija kadar koli pred drugim pregledom globalnega stanja leta 2028 in torej najpozneje 30. septembra 2028 Evropskemu parlamentu in Svetu poročati o napredku pri pogajanjih IMO v zvezi z globalnim tržnim ukrepom. V svojem poročilu bi morala analizirati instrumente Mednarodne pomorske organizacije in po potrebi oceniti, kako bi jih bilo treba izvesti v pravu Unije na podlagi revizije Direktive 2003/87/ES. Po potrebi bi morala v poročilo vključiti tudi predloge.

(19) Komisija bi morala pregledati delovanje Direktive 2003/87/ES v zvezi z dejavnostmi pomorskega prevoza ob upoštevanju izkušenj z njeno uporabo, med drugim v zvezi z morebitnimi praksami izogibanja, in nato predlagati ukrepe za zagotovitev njene uspešnosti.

[16] Člen 4(4) Pariškega sporazuma.

(20) Oseba ali organizacija, odgovorna za skladnost z EU ETS, bi morala biti ladjarska družba, opredeljena kot lastnik ladje ali katera koli druga organizacija ali oseba, kot je upravljavec ali zakupnik gole ladje, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje ter je s prevzemom te odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja. Ta opredelitev temelji na opredelitvi pojma „družba“ v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757 in je v skladu s svetovnim sistemom zbiranja podatkov, ki ga je leta 2016 vzpostavila IMO. V skladu z načelom „onesnaževalec plača“ bi lahko ladjarska družba s pogodbenim dogovorom uveljavljala odgovornost subjekta, neposredno odgovornega za odločitve, ki vplivajo na emisije CO_2 z ladje, za stroške skladnosti na podlagi te direktive. Ta subjekt bi bil običajno subjekt, odgovoren za izbiro goriva, poti in hitrosti ladje.

(21) Da bi se zmanjšalo upravno breme ladjarskih družb, bi morala biti za vsako ladjarsko družbo pristojna ena država članica. Komisija bi morala objaviti začetni seznam ladjarskih družb, ki so opravljale pomorsko dejavnost, ki spada na področje uporabe EU ETS, in na njem navesti upravni organ za vsako ladjarsko družbo. Seznam bi bilo treba prilagoditi vsaki dve leti, da bi se ladjarske družbe po potrebi pripisale drugemu upravnemu organu. Upravni organ za ladjarske družbe, registrirane v državi članici, bi morala biti navedena država članica. Upravni organ za ladjarske družbe, registrirane v tretji državi, bi morala biti država članica, v kateri je imela ladjarska družba v zadnjih dveh letih spremljanja po ocenah največ postankov v pristaniščih pri plovbah, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2003/87/ES. Upravni organ za ladjarske družbe, registrirane v tretji državi, ki v zadnjih dveh letih spremljanja niso opravile plovbe, ki spada na področje uporabe Direktive 2003/87/ES, bi morala biti država članica, v kateri je ladjarska družba začela prvo plovbo, ki spada na področje uporabe navedene direktive. Komisija bi morala objaviti in vsaki dve leti posodobiti seznam ladjarskih družb, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2003/87/ES, ter na njem navesti upravni organ za vsako ladjarsko družbo. Za zagotovitev enakega obravnavanja ladjarskih družb bi morale države članice upoštevati harmonizirana pravila za upravljanje ladjarskih družb, za katere so pristojne, v skladu s podrobnimi pravili, ki jih določi Komisija.

(22) Države članice bi morale zagotoviti, da ladjarske družbe, ki jih upravljajo, izpolnjujejo zahteve Direktive 2003/87/ES. Če ladjarska družba ne izpolnjuje navedenih zahtev, upravni organ pa z izvršilnimi ukrepi ne zagotovi izpolnjevanja, bi morale države članice ukrepati solidarno. V skrajnem primeru bi morale imeti države članice možnost, da zavrnejo vstop ladjam pod odgovornostjo zadevne ladjarske družbe, razen države članice zastave ladje, ki bi morala imeti možnost, da ladjo zadrži.

(23) Ladjarske družbe bi morale spremljati svoje podatke o zbirnih emisijah iz dejavnosti pomorskega prevoza na ravni družbe in o njih poročati v skladu s pravili iz Uredbe (EU) 2015/757. Poročila o podatkih o zbirnih emisijah na ravni družbe bi bilo treba preveriti v skladu s pravili iz navedene uredbe. Preveritelj pri preverjanjih na ravni družbe ne bi smel preverjati poročila o emisijah na ravni ladje niti poročila iz člena 11(2) navedene uredbe, saj bi morali biti navedeni poročili na ravni ladje že preverjeni.

(24) Na podlagi izkušenj, pridobljenih pri podobnih nalogah, povezanih z varstvom okolja, bi morala Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) ali druga ustrezna organizacija po potrebi in v skladu s svojim mandatom pomagati Komisiji in upravnim organom v zvezi z izvajanjem Direktive 2003/87/ES. EMSA bi lahko s svojimi izkušnjami z izvajanjem Uredbe (EU) 2015/757 in orodji informacijske tehnologije

upravnim organom pomagala zlasti v zvezi s spremljanjem emisij iz pomorskih dejavnosti, ki spadajo na področje uporabe te direktive, poročanjem o njih in njihovim preverjanjem, in sicer z olajševanjem izmenjave informacij ali pripravo smernic in meril.

(25) Z Uredbo (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta[17] je bil člen 12(3) Direktive 2003/87/ES spremenjen, da so lahko vsi upravljavci uporabljali vse izdane pravice. Zahtevo iz člena 6(2), točka (e), navedene direktive, v skladu s katero morajo dovoljenja za emisije toplogrednih plinov vsebovati obveznost predaje pravic, bi bilo treba ustrezno uskladiti.

(26) Za uresničitev cilja Unije glede zmanjšanja emisij do leta 2030 bo treba v sektorjih, vključenih v EU ETS, zmanjšati emisije za 61 % v primerjavi z letom 2005. Skupno količino pravic za Unijo v okviru EU ETS je treba zmanjšati, da se zagotovita potreben dolgoročen signal cene ogljika in spodbuda za to raven razogljičenja. V ta namen bi bilo treba povečati linearni faktor zmanjšanja, med drugim ob upoštevanju vključitve emisij iz pomorskega prevoza. Zadnjenavedene bi bilo treba pridobiti na podlagi emisij iz dejavnosti pomorskega prevoza, ki so bile sporočene v Uniji za leti 2018 in 2019 v skladu z Uredbo (EU) 2015/757, od leta 2021 pa prilagoditi za linearni faktor zmanjšanja.

(27) Ob upoštevanju, da se s to direktivo spremeni Direktiva 2003/87/ES v zvezi z obdobjem izvajanja, ki se je že začelo 1. januarja 2021, bi morala biti strmejša linearna pot zmanjševanja v okviru EU ETS zaradi predvidljivosti, okoljske učinkovitosti in preprostosti v obdobju 2021–2030 ravna črta, da bi se v okviru EU ETS do leta 2030 doseglo 61-odstotno zmanjšanje emisij kot ustrezen vmesni korak naproti podnebni nevtralnosti celotnega gospodarstva Unije leta 2050. Ker se lahko povečani linearni faktor zmanjšanja uporablja šele od leta po začetku veljavnosti te direktive, bi bilo treba izvesti enkratno zmanjšanje količine pravic, da bi bila skupna količina pravic v skladu s to ravnjo letnega zmanjšanja od leta 2021.

(28) Za doseganje povečane podnebne ambicije bo treba v proračunu EU in nacionalnih proračunih nameniti precejšnje javne vire podnebnemu prehodu. Za dopolnitev in okrepitev precejšnje porabe, povezane s podnebjem, v proračunu EU bi bilo treba vse prihodke z dražb, ki niso pripisani proračunu Unije, uporabiti za namene, povezane s podnebjem. To vključuje finančno podporo za obravnavanje družbenih vidikov v gospodinjstvih z nižjim in srednjim dohodkom z znižanjem izkrivljajočih davkov. Poleg tega bi bilo treba za obravnavo distribucijskih in družbenih učinkov prehoda v državah članicah z nizkim dohodkom prek sklada za modernizacijo iz člena 10d Direktive 2003/87/ES uporabiti dodatno količino pravic v višini 2,5 % skupne količine pravic za Unijo med letoma [leto začetka veljavnosti Direktive] in 2030 za financiranje energetskega prehoda držav članic, katerih bruto domači proizvod (BDP) na prebivalca znaša manj kot 65 % povprečja Unije v obdobju 2016–2018.

(29) Zagotoviti bi bilo treba dodatne spodbude za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov z uporabo stroškovno učinkovitih tehnik. V ta namen bi morala biti brezplačna dodelitev pravic do emisije nepremičnim napravam od leta 2026 pogojena z naložbami v tehnike za povečanje energijske učinkovitosti in zmanjšanje emisij. Z zagotovitvijo osredotočenosti tega na večje porabnike energije bi se precej zmanjšalo breme za

[17] Uredba (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (UL L 350, 29.12.2017, str. 7).

podjetja z manjšo porabo energije, ki so morda v lasti malih in srednjih podjetij ali mikropodjetij. [Sklic potrditi z revidirano direktivo o energetski učinkovitosti]. Zadevne delegirane akte bi bilo treba ustrezno prilagoditi.

(30) Mehanizem za ogljično prilagoditev na mejah (CBAM), vzpostavljen z Uredbo (EU) […./..] Evropskega parlamenta in Sveta[18], je alternativa brezplačni dodelitvi za obravnavo tveganja premestitve emisij CO_2. Če so sektorji in deli sektorjev zajeti z navedenim ukrepom, ne bi smeli prejeti brezplačne dodelitve. Vendar pa je treba brezplačne pravice postopoma odpraviti, da se lahko proizvajalci, uvozniki in trgovci prilagodijo novi ureditvi. Brezplačno dodelitev bi bilo treba zmanjšati med postopnim uvajanjem CBAM z uporabo faktorja za brezplačno dodelitev za sektorje, zajete s CBAM. V prehodnem obdobju med začetkom veljavnosti [uredbe o CBAM] in letom 2025 bi moral ta odstotek (faktor CBAM) znašati 100 %, leta 2026 90 %, nato pa se letno zmanjševati za 10 odstotnih točk, da bi deseto leto znašal 0 %, brezplačna dodelitev pa bi se odpravila. Ustrezne delegirane akte o brezplačni dodelitvi bi bilo treba ustrezno prilagoditi za sektorje in dele sektorjev, zajete s CBAM. Pravice za brezplačno dodelitev, ki je sektorji, zajeti s CBAM, v skladu s tem izračunom (povpraševanje v okviru CBAM) ne prejmejo več, je treba prodati na dražbi, prihodke pa zagotoviti skladu za inovacije za podporo inovacijam na področju nizkoogljičnih tehnologij, zajemanja in uporabe ogljika, zajemanja in geološkega shranjevanja ogljika, energije iz obnovljivih virov in shranjevanja energije na način, s katerim se prispeva k blažitvi podnebnih sprememb. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti projektom v sektorjih v okviru CBAM. Za upoštevanje deleža brezplačne dodelitve, ki je na voljo sektorjem, ki niso zajeti s CBAM, bi bilo treba končno količino, ki se odšteje od brezplačne dodelitve in proda na dražbi, izračunati na podlagi deleža povpraševanja v okviru CBAM glede na potrebe po brezplačni dodelitvi v vseh sektorjih, ki prejemajo brezplačno dodelitev.

(31) Največjo prilagoditev referenčnih vrednosti bi bilo treba povečati z 1,6 % na 2,5 % na leto, da bi se bolje odrazil tehnološki napredek, ustrezne referenčne vrednosti prilagodile ustreznemu obdobju dodelitve, hkrati pa zagotovile spodbude za zmanjšanje emisij in ustrezno nagradile inovacije. Torej za obdobje 2026–2030 bi bilo treba referenčne vrednosti prilagoditi za 4–50 % v primerjavi z vrednostjo, ki se uporablja v obdobju 2013–2020.

(32) Za doseganje ciljev evropskega zelenega dogovora je ključen celovit pristop k inovacijam. Na ravni EU se potrebna prizadevanja za raziskave in inovacije med drugim podpirajo v okviru programa Obzorje Evropa, ki vključuje obsežno financiranje in nove instrumente za sektorje, vključene v ETS. Države članice bi morale zagotoviti, da določbe za prenos v nacionalno zakonodajo ne ovirajo inovacij in so tehnološko nevtralne.

(33) Področje uporabe sklada za inovacije iz člena 10a(8) Direktive 2003/87/ES bi bilo treba razširiti za podporo inovacijam na področju nizkoogljičnih tehnologij in procesov, ki se nanašajo na porabo goriv v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa. Poleg tega bi moral sklad za inovacije podpirati naložbe za razogljičenje sektorja pomorskega prevoza, vključno z naložbami v alternativna trajnostna goriva, kot sta vodik in amoniak, ki se proizvajata iz obnovljivih virov, ter pogonske tehnologije z ničelnimi emisijami, kot so tehnologije vetrne energije. Ker se prihodki,

[18] [*Vstaviti celotni sklic na UL*].

ustvarjeni s sankcijami iz Uredbe xxxx/xxxx [FuelEU za pomorstvo][19], v skladu s členom 21(5) finančne uredbe dodelijo skladu za inovacije kot zunanji namenski prejemki, bi morala Komisija zagotoviti ustrezno upoštevanje podpore inovativnim projektom, namenjenim pospeševanju razvoja in uvajanja obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju, kot je določeno v členu 21(1) Uredbe xxxx/xxxx [FuelEU za pomorstvo]. Za zagotovitev, da je v okviru tega razširjenega področja uporabe na voljo zadostno financiranje za inovacije, bi bilo treba sklad za inovacije dopolniti s 50 milijoni pravic, ki deloma izhajajo iz pravic, ki bi se sicer lahko prodale na dražbi, deloma pa iz pravic, ki bi se sicer lahko brezplačno dodelile, v skladu s sedanjim deležem financiranja, ki se zagotovi skladu za inovacije iz vsakega vira.

(34) V skladu s členom 10 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/1122[20] se status računov operatorjev zrakoplovov, ki več ne opravljajo letov, zajetih z EU ETS, spremeni v „izključen“, na takih računih pa ni več mogoče začeti nobenega postopka. Za ohranitev okoljske celovitosti sistema bi bilo treba pravice, ki se ne izdajo več operatorjem zrakoplovov zaradi njihovega zaprtja, uporabiti za kritje njihovega morebitnega primanjkljaja pri predajah, morebiten preostanek pravic pa zagotoviti skladu za inovacije in uporabiti za pospešitev ukrepov za spopadanje s podnebnimi spremembami.

(35) Pogodbe na razliko za ogljik so pomemben element za sprožanje zmanjševanja emisij v industriji, saj je z njimi mogoče vlagateljem v inovativne in okolju prijazne tehnologije jamčiti ceno, s katero se nagradi večje zmanjšanje emisij CO_2 kot tisto, ki ga spodbujajo sedanje ravni cen v okviru EU ETS. Nabor ukrepov, ki jih lahko podpira sklad za inovacije, bi bilo treba razširiti za zagotovitev podpore projektom na podlagi razpisov, ki temeljijo na cenovni konkurenčnosti, kot so pogodbe na razliko za ogljik. Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov o natančnih pravilih za tovrstno podporo.

(36) V primeru začasne ustavitve dejavnosti naprave se brezplačna dodelitev prilagodi glede na ravni dejavnosti, o katerih je treba letno poročati. Poleg tega lahko pristojni organi začasno ustavijo izdajanje pravic do emisije napravam, ki so začasno ustavile dejavnosti, če ni dokazov, da jih bodo nadaljevale. Zato se od upravljavcev ne bi smelo več zahtevati, naj ob začasni ustavitvi dejavnosti pristojnemu organu dokažejo, da bo njihova naprava v določenem in razumnem roku nadaljevala proizvodnjo.

(37) Za popravke brezplačne dodelitve, odobrene nepremičnim napravam v skladu s členom 11(2) Direktive 2003/87/ES, je lahko potrebna dodelitev dodatnih brezplačnih pravic ali vračilo presežka pravic. V ta namen bi bilo treba uporabiti pravice, prihranjene za nove udeležence v skladu s členom 10a(7) Direktive 2003/87/ES.

(38) Področje uporabe sklada za modernizacijo bi bilo treba uskladiti z najnovejšimi podnebnimi cilji Unije, pri čemer bi bilo treba zahtevati, da so naložbe usklajene s cilji evropskega zelenega dogovora in Uredbo (EU) 2021/1119, ter odpraviti podporo vsem naložbam v zvezi s fosilnimi gorivi. Poleg tega bi bilo treba delež sklada za modernizacijo, ki ga je treba nameniti prednostnim naložbam, povečati na 80 %, opredeliti energijsko učinkovitost kot prednostno področje na strani povpraševanja,

---

19 [dodati sklic na uredbo o FuelEU za pomorstvo].

20 Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1122 z dne 12. marca 2019 o dopolnitvi Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede delovanja registra Unije (UL L 177, 2.7.2019, str. 3).

podporo gospodinjstvom za odpravljanje energetske revščine, tudi na podeželju in oddaljenih območjih, pa vključiti med prednostne naložbe.

(39) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/2066[21] določa pravila o spremljanju emisij iz biomase, usklajenih s pravili o uporabi biomase iz zakonodaje Unije o energiji iz obnovljivih virov. Ob izpopolnjevanju zakonodaje v zvezi s trajnostnimi merili za biomaso, pri čemer so najnovejša pravila določena v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta[22], bi bilo treba prenos izvedbenih pooblastil iz člena 14(1) Direktive 2003/87/ES izrecno razširiti na sprejemanje potrebnih prilagoditev za uporabo trajnostnih meril za biomaso, vključno z biogorivi, tekočimi biogorivi in biomasnimi gorivi, v EU ETS. Poleg tega bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov za določitev načina, kako upoštevati shranjevanje emisij iz mešanic biomase z ničelnimi stopnjami emisij in biomase, ki ni iz virov z ničelno stopnjo.

(40) Obnovljiva tekoča in plinasta goriva nebiološkega izvora ter reciklirana ogljična goriva so lahko pomembna za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v sektorjih, ki jih je težko razogljičiti. Kadar se reciklirana ogljična goriva ter obnovljiva tekoča in plinasta goriva nebiološkega izvora proizvajajo iz zajetega ogljikovega dioksida v okviru dejavnosti, zajete s to direktivo, bi bilo treba upoštevati emisije v okviru navedene dejavnosti. Za zagotovitev, da obnovljiva goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva prispevajo k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, ter preprečitev dvojnega štetja goriv, ki prispevajo k temu, je primerno, da se pooblastilo Komisije iz člena 14(1) izrecno razširi na sprejemanje izvedbenih aktov za določitev potrebnih prilagoditev načina, kako upoštevati poznejši izpust ogljikovega dioksida in kako se izogniti dvojnemu štetju, za zagotovitev ustreznih spodbud, med drugim tudi ob upoštevanju obravnave teh goriv na podlagi Direktive (EU) 2018/2001.

(41) Ker se bodo za prenos ogljikovega dioksida poleg cevovodov predvidoma uporabljala tudi druga sredstva, kot so ladje in tovornjaki, bi bilo treba prenos toplogrednih plinov za shranjevanje, ki je zdaj zajet s Prilogo I k Direktivi 2003/87/ES, zaradi enakega obravnavanja razširiti na vsa sredstva za prenos ne glede na to, ali so ta sredstva zajeta z EU ETS. Kadar so emisije iz prenosa zajete tudi z drugo dejavnostjo na podlagi Direktive 2003/87/ES, bi bilo treba emisije upoštevati v okviru navedene druge dejavnosti, da se prepreči dvojno štetje.

(42) Zaradi izključitve naprav, ki uporabljajo izključno biomaso, iz EU ETS so se pojavili primeri, ko so naprave, v katerih zgoreva velik delež biomase, s pridobitvijo brezplačnih pravic, ki močno presegajo dejanske emisije, ustvarile nepričakovan dobiček. Zato bi bilo treba uvesti mejno vrednost za zgorevanje biomase po ničelni stopnji, ob prekoračitvi katere se naprave izključijo iz EU ETS. Mejna vrednost v višini 95 % je v skladu s parametrom negotovosti iz člena 2(16) Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/331[23].

---

21 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/2066 z dne 19. decembra 2018 o spremljanju emisij toplogrednih plinov in poročanju o njih v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter spremembi Uredbe Komisije (EU) št. 601/2012 (UL L 334, 31.12.2018, str. 1).

22 Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

23 Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/331 z dne 19. decembra 2018 o določitvi prehodnih pravil za usklajeno brezplačno dodelitev pravic do emisije na ravni Unije v skladu s členom 10a Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 59, 27.2.2019, str. 8).

(43) Komisija je v sporočilu o krepitvi evropskih podnebnih ambicij do leta 2030[24] izpostavila poseben izziv pri zmanjševanju emisij v sektorju cestnega prometa in stavbnem sektorju. Zato je napovedala, da bi lahko nadaljnja razširitev trgovanja z emisijami vključevala emisije iz cestnega prometa in stavb. Za ta nova sektorja bi se uvedlo ločeno, a vzporedno trgovanje z emisijami. Tako bi se preprečile vse motnje dobro delujočega trgovanja z emisijami v sektorjih nepremičnih naprav in letalstva. Novi sistem je dopolnjen s politikami in ukrepi za zaščito pred neupravičenimi vplivi cen, za oblikovanje pričakovanj udeležencev na trgu in zagotovitev signala cene ogljika za celotno gospodarstvo. Pretekle izkušnje so pokazale, da je treba za razvoj novega trga vzpostaviti učinkovit sistem spremljanja, poročanja in preverjanja. Za zagotovitev sinergij in usklajenosti z obstoječo infrastrukturo Unije za EU ETS, ki zajema emisije iz nepremičnih naprav in letalstva, je primerno, da se trgovanje z emisijami za sektor cestnega prometa in stavbni sektor vzpostavi s spremembo Direktive 2003/87/ES.

(44) Za vzpostavitev potrebnega izvedbenega okvira in zagotovitev ustreznega časovnega okvira za doseganje cilja za leto 2030 bi se moralo trgovanje z emisijami v novih sektorjih začeti leta 2025. V prvem letu bi se moralo od urejanih subjektov zahtevati, da imajo dovoljenje za emisije toplogrednih plinov ter poročajo o svojih emisijah za leti 2024 in 2025. Izdajanje pravic in obveznosti glede skladnosti bi se morale uporabljati za te subjekte od leta 2026. Tako se bo zagotovil urejen in učinkovit začetek trgovanja z emisijami v teh sektorjih. Poleg tega bi se tako omogočila vzpostavitev financiranja EU in ukrepov držav članic za zagotovitev družbeno pravičnega uvajanja trgovanja z emisijami EU v novih sektorjih za ublažitev vpliva cene ogljika na ranljiva gospodinjstva in uporabnike prevoza.

(45) Zaradi zelo velikega števila majhnih onesnaževalcev v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa točke urejanja ni mogoče vzpostaviti na ravni subjektov, ki neposredno spuščajo toplogredne pline, kot to velja za nepremične naprave in letalstvo. Zaradi tehnične izvedljivosti in upravne učinkovitosti je primerneje, da se točka urejanja določi v zgornjem delu dobavne verige. Dejanje, zaradi katerega se uporablja obveznost glede skladnosti v okviru novega trgovanja z emisijami, bi moralo biti sprostitev goriv, ki se uporabljajo za zgorevanje v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa, v porabo, tudi za zgorevanje toplogrednih plinov za geološko shranjevanje v cestnem prometu. Sprostitev goriv, ki se uporabljajo pri drugih dejavnostih na podlagi Priloge I k Direktivi 2003/87/ES, v porabo se ne bi smela upoštevati, da bi se preprečilo dvojno kritje.

(46) Urejane subjekte v novih sektorjih in točko urejanja bi bilo treba s potrebnimi prilagoditvami opredeliti v skladu s sistemom trošarine, ki ga določa Direktiva Sveta (EU) 2020/262[25], saj navedena direktiva že določa zanesljiv sistem nadzora za vse količine goriv, ki se sprostijo v porabo, za namene plačila trošarin. Obveznosti na podlagi Direktive 2003/87/ES se ne bi smele uporabljati za končne uporabnike goriv v navedenih sektorjih.

(47) Za urejane subjekte, ki spadajo na področje uporabe trgovanja z emisijami v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa, bi se morale uporabljati podobne zahteve glede dovoljenja za emisije toplogrednih plinov kot za upravljavce nepremičnih naprav.

---

[24] COM(2020) 562 final.

[25] Direktiva Sveta (EU) 2020/262 z dne 19. decembra 2019 o določitvi splošnega režima za trošarino (UL L 58, 27.2.2020, str. 4).

Določiti je treba pravila o vlogah za dovoljenja, pogojih za izdajanje dovoljenj, njihovi vsebini in pregledu ter morebitnih spremembah, povezanih z urejanim subjektom. Za zagotovitev urejenega začetka delovanja novega sistema bi morale države članice zagotoviti, da imajo urejani subjekti, ki spadajo na področje uporabe novega trgovanja z emisijami, veljavno dovoljenje od začetka delovanja sistema leta 2025.

(48) Skupna količina pravic za novo trgovanje z emisijami bi morala slediti linearni krivulji, da se doseže cilj zmanjšanja emisij do leta 2030, ob upoštevanju stroškovno učinkovitega prispevka stavb in cestnega prometa v obliki zmanjšanja emisij za 43 % v primerjavi z letom 2005 do leta 2030. Skupno količino pravic bi bilo treba prvič določiti leta 2026, slediti pa bi morala krivulji, ki se začne leta 2024 z mejnimi vrednostmi emisij za leto 2024 (1 109 304 000 CO_2t), izračunanimi v skladu s členom 4(2) Uredbe (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta[26] na podlagi referenčnih emisij za ta sektorja za obdobje 2016–2018. V skladu s tem bi bilo treba linearni faktor zmanjšanja določiti na 5,15 %. Od leta 2028 bi bilo treba določiti skupno količino pravic na podlagi povprečnih sporočenih emisij za leta 2024, 2025 in 2026, skupna količina pravic pa bi se morala zmanjševati za isto absolutno letno stopnjo, kot se določi od leta 2024, kar ustreza 5,43-odstotnemu linearnemu faktorju zmanjšanja v primerjavi s primerljivo vrednostjo zgoraj opredeljene krivulje leta 2025. Če so navedene emisije znatno večje od te vrednosti krivulje, razlika pa ni posledica majhnih razlik v metodologijah merjenja emisij, bi bilo treba linearni faktor zmanjšanja prilagoditi, da se do leta 2030 doseže potrebno zmanjšanje emisij.

(49) Prodaja pravic na dražbi je najpreprostejši in ekonomsko najučinkovitejši način dodeljevanja pravic do emisije, s katerim se tudi preprečijo nepričakovani dobički. Stavbni sektor in sektor cestnega prometa se spopadata z razmeroma majhnim pritiskom konkurence zunaj Unije ali pa se z njim sploh ne spopadata, poleg tega pa nista izpostavljena tveganju premestitve emisij CO_2. Zato bi se morale pravice za stavbe in cestni promet dodeliti le na podlagi prodaje na dražbi, brezplačne dodelitve pa ne bi smelo biti.

(50) Za zagotovitev nemotenega začetka trgovanja z emisijami v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa ter ob upoštevanju potrebe urejanih subjektov po tem, da se zavarujejo pred cenovnim ali likvidnostnim tveganjem ali kupijo pravice vnaprej, da zmanjšajo tako tveganje, bi bilo treba v zgodnji fazi prodati večjo količino pravic na dražbi. Zato bi morale biti količine pravic za prodajo na dražbi leta 2026 30 % večje od skupne količine pravic za leto 2026. Ta količina bi zadostovala za zagotovitev likvidnosti v primeru zmanjšanja emisij v skladu s potrebami po zmanjšanju in v primeru le postopnega zmanjšanja emisij. Podrobna pravila za to povečanje količine pravic za prodajo na dražbi v zgodnji fazi je treba določiti v delegiranem aktu v zvezi s prodajo pravic na dražbi, sprejetem v skladu s členom 10(4) Direktive 2003/87/ES.

(51) Pravila o porazdelitvi v zvezi z deleži pravic, ki se prodajo na dražbi, so zelo pomembna za vse prihodke z dražb, ki bi se stekali v države članice, zlasti zaradi potrebe po okrepitvi zmožnosti držav članic, da obravnavajo družbene učinke signala cene ogljika v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa. Ne glede na to, da imata sektorja zelo različne značilnosti, je primerno določiti skupno pravilo o

[26] Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

porazdelitvi, podobno tistemu, ki se uporablja za nepremične naprave. Glavni del pravic bi bilo treba porazdeliti med vse države članice na podlagi povprečne porazdelitve emisij v zajetih sektorjih v obdobju 2016–2018.

(52) Uvedbo cene ogljika v sektorju cestnega prometa in stavbnem sektorju bi bilo treba dopolniti z učinkovitim družbenim nadomestilom, zlasti ob upoštevanju obstoječih ravni energetske revščine. Leta 2018 je približno 34 milijonov Evropejcev navedlo, da ne morejo ustrezno ogrevati svojih domov, medtem ko je v anketi na ravni EU[27] leta 2019 6,9 % prebivalstva Unije navedlo, da si ne morejo privoščiti ustreznega ogrevanja svojih domov. Za zagotovitev učinkovitega družbenega in distribucijskega nadomestila bi se moralo od držav članic zahtevati, da prihodke z dražb porabijo za namene, povezane s podnebjem in energijo, ki so že določeni za obstoječe trgovanje z emisijami, pa tudi za ukrepe, ki se izrecno dodajo za obravnavo povezanih pomislekov za novi sektor cestnega prometa in stavbni sektor, vključno s povezanimi ukrepi politike na podlagi Direktive 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta[28]. Prihodki z dražb bi se morali uporabiti za obravnavo družbenih vidikov trgovanja z emisijami za nova sektorja s posebnim poudarkom na ranljivih gospodinjstvih, mikropodjetjih in uporabnikih prevoza. V tem duhu bo novi Socialni sklad za podnebje državam članicam zagotovil namenska finančna sredstva za podporo evropskim državljanom in državljankam, ki jih najbolj prizadene energijska revščina ali revščina na področju mobilnosti oziroma ki jih taka revščina najbolj ogroža. Ta sklad bo spodbujal pravičnost in solidarnost med državami članicami in v njih, hkrati pa bo zmanjšal tveganje energijske revščine in revščine na področju mobilnosti med prehodom. Temeljil bo na obstoječih solidarnostnih mehanizmih in jih dopolnjeval. Sredstva novega sklada bodo načeloma ustrezala 25 % pričakovanih prihodkov od novega trgovanja z emisijami v obdobju 2026–2032 ter se bodo izvrševala na podlagi socialnih načrtov za podnebje, ki bi jih morale predložiti države članice na podlagi Uredbe (EU) 20…/nn Evropskega parlamenta in Sveta[29]. Poleg tega bi morala vsaka država članica med drugim uporabiti svoje prihodke z dražb za financiranje dela stroškov svojih socialnih načrtov za podnebje.

(53) Poročanje o uporabi prihodkov z dražb bi bilo treba uskladiti s sedanjim poročanjem v skladu z Uredbo (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta[30].

(54) Inovacije in razvoj novih nizkoogljičnih tehnologij v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa so ključne za zagotovitev stroškovno učinkovitega prispevka teh sektorjev k pričakovanemu zmanjšanju emisij. Zato bi bilo treba skladu za inovacije zagotoviti tudi 150 milijonov pravic iz trgovanja z emisijami v teh sektorjih za spodbujanje stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij.

(55) Urejani subjekti, zajeti s trgovanjem z emisijami v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa, bi morali predati pravice za svoje preverjene emisije v količinah, ki

---

27 Podatki iz leta 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdes01].

28 Direktiva 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o energetski učinkovitosti, spremembi direktiv 2009/125/ES in 2010/30/EU ter razveljavitvi direktiv 2004/8/ES in 2006/32/ES (UL L 315, 14.11.2012, str. 1).

29 [Dodati sklic na uredbo o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje].

30 Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1).

ustrezajo količinam goriv, ki so jih sprostili v porabo. Pravice za svoje preverjene emisije bi morali prvič predati leta 2026. Da bi se upravno breme čim bolj zmanjšalo, bi se moralo več pravil, ki se uporabljajo za obstoječi sistem za trgovanje z emisijami za nepremične naprave in letalstvo, ob potrebnih prilagoditvah uporabljati za trgovanje z emisijami za stavbni sektor in sektor cestnega prometa. To vključuje zlasti pravila o prenosu, predaji in ukinitvi pravic ter pravila o veljavnosti pravic, sankcijah, pristojnih organih in obveznostih držav članic glede poročanja.

(56) Da bi bilo trgovanje z emisijami v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa učinkovito, bi moralo biti mogoče spremljati emisije z visoko stopnjo gotovosti in ob razumnih stroških. Emisije bi se morale pripisati urejanim subjektom na podlagi količin goriva, sproščenih v porabo, in kombinirati s faktorjem emisije. Urejani subjekti bi morali biti zmožni zanesljivo in natančno opredeliti sektorje, v katerih se goriva sprostijo v porabo, in končne uporabnike goriv ter razlikovati med njimi, da se preprečijo nezaželeni učinki, kot je dvojno breme. Za razpoložljivost zadostnih podatkov za določitev skupnega števila pravic za obdobje 2028–2030 bi morali urejani subjekti, ki imajo dovoljenje na začetku delovanja sistema leta 2025, sporočiti svoje povezane zgodovinske emisije za leto 2024.

(57) Primerno je, da se uvedejo ukrepi za obravnavo morebitnega tveganja pretiranih zvišanj cen, ki lahko – če so posebno visoke na začetku trgovanja z emisijami v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa – ogrozijo pripravljenost gospodinjstev in posameznikov za vlaganje v zmanjšanje svojih emisij toplogrednih plinov. Ti ukrepi bi morali dopolnjevati zaščitne ukrepe, določene v okviru rezerve za stabilnost trga, ki je bila vzpostavljena s Sklepom (EU) 2015/1814 Evropskega parlamenta in Sveta[31] ter je začela delovati leta 2019. Medtem ko bo ceno ogljika še naprej določal trg, se bo izvajanje zaščitnih ukrepov sprožilo na podlagi avtomatizma, temelječega na pravilih, pri čemer se bodo pravice sprostile iz rezerve za stabilnost trga le, če bodo izpolnjeni konkretni sprožilni pogoji na podlagi zvišanja povprečne cene pravice. Ta dodatni mehanizem bi moral biti tudi zelo odziven, da bi se obravnavala pretirana nestanovitnost zaradi dejavnikov, ki niso spremembe temeljev trga. Ukrepi bi morali biti prilagojeni različnim ravnem pretiranega zvišanja cen, s čimer se bodo zagotovile različne stopnje posredovanja. Komisija bi morala pozorno spremljati sprožilne pogoje, ob izpolnjenih pogojih pa nujno sprejeti ukrepe. To ne vpliva na morebitne spremljevalne ukrepe, ki jih države članice sprejmejo za obravnavo škodljivih družbenih učinkov.

(58) Komisija bi morala spremljati uporabo trgovanja z emisijami v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa, vključno s stopnjo cenovne konvergence z obstoječim ETS, po potrebi pa bi bilo treba Evropskemu parlamentu in Svetu predlagati pregled za izboljšanje uspešnosti, upravljanja in praktične uporabe trgovanja z emisijami za navedena sektorja na podlagi pridobljenega znanja in povečane cenovne konvergence. Od Komisije bi se moralo zahtevati, naj predloži prvo poročilo o tem do 1. januarja 2028.

(59) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje člena 3gd(3), člena 12(3b) in člena 14(1) Direktive 2003/87/ES bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Za zagotovitev sinergij z obstoječim regulativnim okvirom bi bilo treba prenos

[31] Sklep (EU) 2015/1814 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. oktobra 2015 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov in spremembi Direktive 2003/87/ES (UL L 264, 9.10.2015, str. 1).

izvedbenih pooblastil iz členov 14 in 15 navedene direktive razširiti na sektor cestnega prometa in stavbni sektor. Navedena izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta[32].

(60) Za sprejemanje nezakonodajnih aktov, ki se splošno uporabljajo in dopolnjujejo ali spreminjajo nekatere nebistvene elemente zakonodajnega akta, bi bilo treba pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije prenesti na Komisijo v zvezi s členom 10(4) in členom 10a(8) navedene direktive. Poleg tega bi bilo treba za zagotovitev sinergij z obstoječim regulativnim okvirom prenos pooblastil iz člena 10(4) in člena 10a(8) Direktive 2003/87/ES razširiti na sektor cestnega prometa in stavbni sektor. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov. V skladu s skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih[33] so se države članice zavezale, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.

(61) Dobro delujoč prenovljen EU ETS z instrumentom za stabilizacijo trga je za Unijo ključno sredstvo za uresničitev dogovorjenega cilja za leto 2030 in zavez iz Pariškega sporazuma. Rezerva za stabilnost trga je namenjena obravnavanju neravnovesja med ponudbo pravic na trgu in povpraševanjem po njih. V skladu s členom 3 Sklepa (EU) 2015/1814 je treba rezervo pregledati tri leta po začetku delovanja, pri tem pa je treba nameniti posebno pozornost odstotku za določitev števila pravic, ki se vključijo v rezervo za stabilnost trga, mejni vrednosti za skupno število pravic v obtoku, ki določa vključitev pravic, in številu pravic, ki naj bi se sprostile iz rezerve.

(62) Ob upoštevanju potrebe po jasnejšem signalu za naložbe za stroškovno učinkovito zmanjšanje emisij in za okrepitev EU ETS bi bilo treba Sklep (EU) 2015/1814 spremeniti, da se poviša odstotna stopnja za določitev števila pravic, ki se vsako leto vključijo v rezervo za stabilnost trga. Poleg tega bi morala biti vključitev za nižje ravni skupnega števila pravic v obtoku enaka razliki med skupnim številom pravic v obtoku in mejno vrednostjo, ki določa vključitev pravic. S tem bi se preprečila precejšnja negotovost glede količin pravic za prodajo na dražbi, ki se pojavi, kadar je skupno število pravic v obtoku blizu mejne vrednosti, hkrati pa zagotovilo, da presežek doseže razpon količine, v katerem naj bi trg ogljika deloval uravnoteženo.

(63) Za zagotovitev predvidljivosti ravni pravic, ki ostanejo v rezervi za stabilnost trga po prenehanju veljavnosti, prenehanje veljavnosti pravic v rezervi ne bi smelo biti več odvisno od količin pravic za prodajo na dražbi iz prejšnjega leta. Zato bi bilo treba

---

32 Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

33 UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

določiti število pravic v rezervi na 400 milijonov pravic, kar ustreza spodnji mejni vrednosti za skupno število pravic v obtoku.

(64) Analiza ocene učinka, priložene predlogu te direktive, je pokazala tudi, da bi bilo treba neto povpraševanje v letalstvu vključiti v skupno število pravic v obtoku. Ker se lahko pravice za letalstvo uporabljajo enako kot splošne pravice, bi rezerva z vključitvijo letalstva postala točnejše in s tem boljše orodje za zagotavljanje stabilnosti trga. Izračun skupnega števila pravic v obtoku bi moral vključevati emisije iz letalstva in pravice, izdane v zvezi z letalstvom, od leta po začetku veljavnosti te direktive.

(65) Za pojasnitev izračuna skupnega števila pravic v obtoku bi bilo treba v Sklepu (EU) 2015/1814 navesti, da ponudba pravic vključuje samo pravice, ki so bile izdane in niso bile vključene v rezervo za stabilnost trga. Poleg tega se število pravic v rezervi za stabilnost trga v formuli ne bi smelo več odšteti od ponudbe pravic. Ta sprememba ne bi bistveno vplivala na rezultat izračuna skupnega števila pravic v obtoku niti na pretekle izračune skupnega števila pravic v obtoku ali rezervo.

(66) Za ublažitev tveganja neravnovesij med ponudbo in povpraševanjem, povezanega z začetkom trgovanja z emisijami za stavbni sektor in sektor cestnega prometa, ter zagotovitev večje odpornosti proti pretresom na trgu bi se moral na pravilih temelječi mehanizem rezerve za stabilnost trga uporabljati za navedena nova sektorja. Da bi lahko rezerva začela delovati od začetka delovanja sistema, bi morala na začetku vključevati 600 milijonov pravic za trgovanje z emisijami v sektorju cestnega prometa in stavbnem sektorju. Za začetno spodnjo in zgornjo mejno vrednost, na podlagi katerih se izvede sprostitev pravic iz rezerve ali njihova vključitev v rezervo, bi se morala uporabljati splošna klavzula ponovnega pregleda. Za druge elemente, kot je objavljanje skupnega števila pravic v obtoku ali količine pravic, sproščenih iz rezerve ali vključenih vanjo, bi se morala uporabljati pravila rezerve, ki se uporabljajo za druge sektorje.

(67) Uredbo (EU) 2015/757 je treba spremeniti, da se bo upoštevala vključitev sektorja pomorskega prevoza v EU ETS. Spremeniti bi jo bilo treba tako, da bi se od družb zahtevalo, naj sporočajo podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe ter predložijo svoje preverjene načrte za spremljanje in podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe pristojnemu upravnemu organu v odobritev. Poleg tega bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo metod za spremljanje emisij CO_2 in pravil o spremljanju ter vseh drugih ustreznih informacij iz Uredbe (EU) 2015/757 za zagotovitev učinkovitega delovanja EU ETS na upravni ravni ter za dopolnitev Uredbe (EU) 2015/757 s pravili za odobritev načrtov za spremljanje in njihovih sprememb s strani upravnih organov, pravili za spremljanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe, njihovo sporočanje in predložitev ter pravili za preverjanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe in za izdajanje poročila o preverjanju v zvezi s podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe. Podatki, ki se spremljajo, sporočajo in preverjajo na podlagi Uredbe (EU) 2015/757, bi se lahko uporabili tudi za skladnost z drugimi zakoni Unije, v skladu s katerimi je treba spremljati, sporočati in preverjati iste informacije o ladjah.

(68) Direktivo 2003/87/ES, Sklep (EU) 2015/1814 in Uredbo (EU) 2015/757 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2003/87/ES

Direktiva 2003/87/ES se spremeni:

(1) v členu 2 se odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„1. Ta direktiva se uporablja za dejavnosti, navedene v prilogah I in III, in toplogredne pline, navedene v Prilogi II. Kadar naprava, ki je vključena na področje uporabe EU ETS zaradi obratovanja kurilnih enot s skupno nazivno vhodno toplotno močjo nad 20 MW, spremeni svoje proizvodne procese, da bi zmanjšala emisije toplogrednih plinov, in ne dosega več tega praga, ostane vključena na področje uporabe EU ETS do konca ustreznega petletnega obdobja iz člena 11(1), drugi pododstavek, po spremembi svojega proizvodnega procesa.

2. Ta direktiva se uporablja brez poseganja v kakršne koli zahteve na podlagi Direktive 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta(*).

_____

(*) Direktiva 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (celovito preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja) (UL L 334, 17.12.2010, str. 17).“;

(2) člen 3 se spremeni:

(a) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) ‚emisije‘ pomeni izpust toplogrednih plinov iz virov v napravi ali izpust plinov, navedenih za zadevno dejavnost, iz zrakoplova, ki opravlja letalsko dejavnost, navedeno v Prilogi I, ali z ladij, ki opravljajo dejavnost pomorskega prevoza, navedeno v Prilogi I, ali izpust toplogrednih plinov, ki ustrezajo dejavnosti iz Priloge III;“;

(b) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) ‚dovoljenje za emisije toplogrednih plinov‘ pomeni dovoljenje, izdano v skladu s členi 5, 6 in 30b;“;

(c) točka (u) se črta;

(d) dodajo se naslednje točke (v) do (z):

„(v) ‚ladjarska družba‘ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik gole ladje, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje ter je s prevzemom te odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja iz Priloge I k Uredbi Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006(*);

_____

(*) Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006 z dne 15. februarja 2006 o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95 (UL L 64, 4.3.2006, str. 1).

(w) ‚upravni organ za ladjarske družbe‘ pomeni organ, pristojen za upravljanje EU ETS v zvezi z ladjarsko družbo v skladu s členom 3gd;

(x) ‚urejani subjekt‘ za namene poglavja IVa pomeni vsako fizično ali pravno osebo, razen končnega porabnika goriv, ki opravlja dejavnosti iz Priloge III in spada v eno od naslednjih kategorij:

(i) v primeru prenosa goriva skozi trošarinsko skladišče, kot je opredeljeno v členu 3(11) Direktive Sveta (EU) 2020/262(*), imetnik trošarinskega skladišča, kot je opredeljen v členu 3(1) navedene direktive, ki postane zavezanec za plačilo trošarine v skladu s členom 7 navedene direktive;

(ii) če se točka (i) ne uporablja, vsaka druga oseba, ki za goriva, zajeta s tem poglavjem, postane zavezanec za plačilo trošarine v skladu s členom 7 Direktive Sveta (EU) 2020/262;

(iii) če se točki (i) in (ii) ne uporabljata, vsaka druga oseba, ki jo morajo ustrezni pristojni organi države članice registrirati, da lahko postane zavezanec za plačilo trošarine, vključno z vsako osebo, oproščeno plačila trošarine, kot je navedeno v členu 21(5), četrti pododstavek, Direktive Sveta 2003/96/ES(**);

(iv) če se točke (i), (ii) in (iii) ne uporabljajo ali če je več oseb solidarno zavezanih plačilu iste trošarine, katera koli oseba, ki jo imenuje država članica;

_____

(*) Direktiva Sveta (EU) 2020/262 z dne 19. decembra 2019 o določitvi splošnega režima za trošarino (UL L 58, 27.2.2020, str. 4).

(**) Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51).

(y) ‚gorivo‘ za namene poglavja IVa pomeni katero koli gorivo, navedeno v preglednici A in preglednici C Priloge I k Direktivi 2003/96/ES, ter kateri koli drug proizvod, ki se prodaja kot pogonsko gorivo ali gorivo za ogrevanje, kot je določen v členu 2(3) navedene direktive;

(z) ‚sprostitev v porabo‘ ima za namene poglavja IVa enak pomen kot v členu 6(3) Direktive Sveta (EU) 2020/262.“;

(3) naslov poglavja II se nadomesti z naslednjim::

„LETALSTVO IN POMORSKI PREVOZ“;

(4) člen 3a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3a

Področje uporabe

Členi 3b do 3f se uporabljajo za dodelitev in izdajo pravic v zvezi z letalskimi dejavnostmi iz Priloge I. Členi 3g do 3ge se uporabljajo v zvezi z dejavnostmi pomorskega prevoza iz Priloge I.“;

(5) **člena 3f in 3g se nadomestita z naslednjim**:

„Člen 3f

Načrti za spremljanje in poročanje

Država članica upravljavka zagotovi, da vsak operator zrakoplova pristojnemu organu v tej državi članici predloži načrt za spremljanje, v katerem so določeni ukrepi za spremljanje emisij in podatkov o tonskih kilometrih ter poročanje o njih za namene vloge v skladu s členom 3e, in da te načrte odobri pristojni organ v skladu z akti iz člena 14.

Člen 3g

Področje uporabe za dejavnosti pomorskega prevoza

1. Dodelitev pravic in zahteve za predajo v zvezi z dejavnostmi pomorskega prevoza se uporabljajo za petdeset odstotkov (50 %) emisij z ladij, ki opravljajo plovbe z odhodom iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice in prihodom v pristanišče zunaj jurisdikcije države članice, petdeset odstotkov (50 %) emisij z ladij, ki opravljajo plovbe z odhodom iz pristanišča zunaj jurisdikcije države članice in prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, sto odstotkov (100 %) emisij z ladij, ki opravljajo plovbe z odhodom iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice in prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, ter sto odstotkov (100 %) emisij z ladij med privezom v pristanišču pod jurisdikcijo države članice.
2. Členi 9, 9a in 10 se uporabljajo za dejavnosti pomorskega prevoza enako kot za druge dejavnosti, zajete z EU ETS.“;

(6) dodajo se **naslednji** členi 3ga do 3ge:

„Člen 3ga

Postopno uvajanje zahtev za pomorski prevoz

Ladjarske družbe so odgovorne za predajo pravic v skladu z naslednjim razporedom:

(a) 20 % preverjenih emisij, sporočenih za leto 2023;

(b) 45 % preverjenih emisij, sporočenih za leto 2024;

(c) 70 % preverjenih emisij, sporočenih za leto 2025;

(d) 100 % preverjenih emisij, sporočenih za leto 2026 in vsako leto po tem.

Kolikor se preda manj pravic v primerjavi s preverjenimi emisijami iz pomorskega prevoza za leta 2023, 2024 in 2025, se po določitvi razlike med preverjenimi emisijami in predanimi pravicami v posameznem letu ustrezna količina pravic ukine, namesto da bi se prodala na dražbi v skladu s členom 10.

Člen 3gb

Spremljanje emisij iz pomorskega prevoza in poročanje o njih

Upravni organ v zvezi z emisijami iz dejavnosti pomorskega prevoza, navedenih v Prilogi I, zagotovi, da ladjarska družba, za katero je pristojen, v poročevalnem obdobju spremlja ustrezne parametre in poroča o njih ter upravnemu organu predloži podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe v skladu s poglavjem II Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

_____

(*) Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

Člen 3gc

Preverjanje in akreditacija emisij iz pomorskega prevoza

Upravni organ za ladjarske družbe zagotovi, da se sporočanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni ladjarske družbe, ki jih predloži ladjarska družba v skladu s členom 3gb, preveri in da je preveritelj akreditiran v skladu s pravili o preverjanju in akreditaciji iz poglavja III Uredbe (EU) 2015/757 (*).

_____

(*) Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

Člen 3gd

Upravni organ za ladjarske družbe

1. Upravni organ za ladjarske družbe je:

(a) v primeru ladjarske družbe, registrirane v državi članici, država članica, v kateri je registrirana ladjarska družba;

(b) v primeru ladjarske družbe, ki ni registrirana v državi članici, država članica, v kateri je imela navedena ladjarska družba v zadnjih dveh letih spremljanja po ocenah največ postankov v pristaniščih pri plovbah, ki spadajo na področje uporabe iz člena 3g;

(c) v primeru ladjarske družbe, ki ni registrirana v državi članici in v preteklih dveh letih spremljanja ni opravila plovbe, ki spada na področje uporabe iz člena 3g, je upravni organ država članica, v kateri je ladjarska družba začela prvo plovbo, ki spada na področje uporabe iz člena 3g.

Pristojni upravni organ za ladjarske družbe se po potrebi posodobi vsaki dve leti.

2. Na podlagi najboljših razpoložljivih informacij Komisija:

(a) pred 1. februarjem 2024 objavi seznam ladjarskih družb, ki so opravile pomorsko dejavnost iz Priloge I, ki je 1. januarja 2023 ali z učinkom od tega datuma spadala na področje uporabe iz člena 3g, pri čemer za vsako ladjarsko družbo navede upravni organ v skladu z odstavkom 1, ter

(b) najmanj vsaki dve leti za tem posodobi seznam in po potrebi pripiše ladjarske družbe drugemu upravnemu organu ali vključi ladjarske družbe, ki so pozneje opravile pomorsko dejavnost iz Priloge I, ki je spadala na področje uporabe iz člena 3g.

3. Komisija sprejme izvedbene akte za določitev podrobnih pravil v zvezi z upravljanjem ladjarskih družb s strani upravnih organov na podlagi te direktive. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).

Člen 3ge

Poročanje in pregled

1. Komisija prouči morebitne spremembe v zvezi s sprejetjem globalnega tržnega ukrepa v Mednarodni pomorski organizaciji za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza. Komisija v primeru sprejetja takega ukrepa, vsekakor pa pred pregledom globalnega stanja leta 2028 in najpozneje 30. septembra 2028, Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem prouči vsak tak ukrep. Po potrebi lahko Komisija po predložitvi poročila Evropskemu parlamentu in Svetu predloži zakonodajni predlog spremembe te direktive, kot je ustrezno.

2. Komisija spremlja izvajanje tega poglavja in morebitne trende v zvezi z družbami, ki se poskušajo izogniti izpolnjevanju zahtev iz te direktive. Komisija po potrebi predlaga ukrepe za preprečevanje takega izogibanja.“;

(7) člen 3h se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3h

Področje uporabe

Določbe tega poglavja se uporabljajo za dovoljenja za emisije toplogrednih plinov ter dodelitev in izdajo pravic v zvezi z dejavnostmi iz Priloge I, ki niso letalske dejavnosti ali dejavnosti pomorskega prevoza.“;

(8) v členu 6(2) se točka (e) nadomesti z naslednjim:

„(e) obveznost, da upravljavec naprave v štirih mesecih po koncu koledarskega leta preda količino pravic, ki ustreza skupnim emisijam naprave v koledarskem letu, preverjenim v skladu s členom 15.“;

(9) člen 8 se spremeni:

(a) besedilo „Evropskega parlamenta in Sveta (1)“ in opomba (1) se črtata;

(b) doda se naslednji odstavek:

(c) „Komisija pregleda učinkovitost sinergij z Direktivo 2010/75/EU. Za okolje in podnebje pomembna dovoljenja morajo biti usklajena, da se zagotovi učinkovito in hitrejše izvajanje ukrepov, potrebnih za izpolnjevanje podnebnih in energetskih ciljev EU. Komisija lahko predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu v okviru katerega koli prihodnjega pregleda te direktive.“;

(10) v členu 9 se doda naslednji odstavek:

„V letu [leto po začetku veljavnosti te spremembe] se skupna količina pravic za Unijo zmanjša za [-- milijonov pravic *(se določi glede na leto začetka veljavnosti)*]. Istega leta se skupna količina pravic za Unijo zmanjša za 79 milijonov pravic za pomorski prevoz. Od leta [leto po začetku veljavnosti te spremembe] je linearni faktor 4,2 %. Komisija objavi skupno količino pravic za Unijo v treh mesecih od [vstaviti datum začetka veljavnosti spremembe].“;

(11) člen 10 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„2 % skupne količine pravic v obdobju 2021–2030 se prodata na dražbi, da se vzpostavi sklad za izboljšanje energijske učinkovitosti in modernizacijo energetskih sistemov določenih držav članic (v nadaljnjem besedilu: države članice upravičenke), kot je določeno v členu 10d (v nadaljnjem besedilu: sklad za modernizacijo). Država članica, ki je upravičena do te količine pravic, je

država članica, katere BDP na prebivalca po tržnih cenah znaša manj kot 60 % povprečja Unije leta 2013. Sredstva, ki ustrezajo tej količini pravic, se porazdelijo v skladu z delom A Priloge IIb.

Poleg tega se 2,5 % skupne količine pravic med letoma [leto po začetku veljavnosti Direktive] in 2030 proda na dražbi za sklad za modernizacijo. Država članica, ki je upravičena do te količine pravic, je država članica, katere BDP na prebivalca po tržnih cenah znaša manj kot 65 % povprečja Unije v obdobju 2016–2018. Sredstva, ki ustrezajo tej količini pravic, se porazdelijo v skladu z delom B Priloge IIb.“;

(b) v odstavku 3 se prvi in drugi stavek nadomestita z naslednjim:

„3. Države članice določijo, kako se bodo porabili prihodki, pridobljeni s prodajo pravic na dražbi, razen prihodkov, ki se opredelijo kot lastna sredstva v skladu s členom 311(3) PDEU in vključijo v proračun Unije. Države članice uporabijo svoje prihodke, pridobljene s prodajo pravic na dražbi iz odstavka 2, ki niso prihodki, uporabljeni za nadomestilo za posredne stroške zmanjševanja emisij iz člena 10a(6), za enega ali več naslednjih namenov:“;

(c) v odstavku 3 se točka (h) nadomesti z naslednjim:

„(h) ukrepe, katerih namen je izboljšanje energijske učinkovitosti, sistemov daljinskega ogrevanja in izolacije ali zagotavljanje finančne podpore za obravnavo socialnih vprašanj v gospodinjstvih z nizkim ali srednjim prihodkom, med drugim z znižanjem izkrivljajočih davkov;“;

(d) v odstavku 4 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 23 za dopolnitev te direktive glede časovnega načrta, upravljanja in drugih vidikov dražbe, vključno z načini prenosa deleža prihodkov v proračun Unije, da se zagotovi njena odprta, pregledna, usklajena in nediskriminatorna izvedba.“;

(12) člen 10a se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) za drugim pododstavkom se vstavita naslednja pododstavka:

„V primeru naprav, za katere se uporablja obveznost izvedbe energetskega pregleda na podlagi člena 8(4) Direktive 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta(*) [sklic na člen posodobiti z revidirano direktivo], se brezplačna dodelitev odobri v celoti le, če se izvedejo priporočila iz poročila o pregledu, v kolikor čas vračanja za ustrezne naložbe ni daljši od pet let, stroški navedenih naložb pa so sorazmerni. Sicer se količina brezplačno dodeljenih pravic zmanjša za 25 %. Količina brezplačno dodeljenih pravic se ne zmanjša, če upravljavec dokaže, da je sprejel druge ukrepe, s katerimi je dosegel zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, enakovredno zmanjšanju, ki je priporočeno v poročilu o pregledu. Ukrepi iz prvega pododstavka se ustrezno prilagodijo.

Naprave v sektorjih ali delih sektorjev, ki so zajeti z drugimi ukrepi za obravnavanje tveganja premestitve emisij CO_2, kot so določeni v Uredbi

(EU) …./.. [*sklic na CBAM*](**), ne prejmejo brezplačne dodelitve. Ukrepi iz prvega pododstavka se ustrezno prilagodijo.

_____

(*) Direktiva 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o energetski učinkovitosti, spremembi direktiv 2009/125/ES in 2010/30/EU ter razveljavitvi direktiv 2004/8/ES in 2006/32/ES (UL L 315, 14.11.2012, str. 1).

(**) [*polni sklic na CBAM*].“;

(ii) na koncu tretjega pododstavka se doda naslednji stavek:

„Za zagotovitev dodatnih spodbud za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje energijske učinkovitosti se določene *ex-ante* referenčne vrednosti celotne Unije pregledajo pred obdobjem 2026–2030 za morebitno spremembo opredelitev in meja sistema obstoječih referenčnih vrednosti za proizvode.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. Od datuma začetka uporabe mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah se brezplačna dodelitev ne zagotovi v zvezi s proizvodnjo proizvodov iz Priloge I k uredbi o [CBAM].

Z odstopanjem od prejšnjega pododstavka je proizvodnja teh proizvodov v prvih letih izvajanja uredbe o [CBAM] upravičena do brezplačne dodelitve manjših količin pravic. Uporabi se faktor (faktor CBAM) za zmanjšanje brezplačne dodelitve za proizvodnjo teh proizvodov. Faktor CBAM znaša 100 % v obdobju od začetka veljavnosti [uredbe o CBAM] do konca leta 2025, 90 % leta 2026, nato pa se vsako leto zmanjša za 10 odstotnih točk, da do desetega leta doseže 0 %.

Zmanjšanje brezplačne dodelitve se izračuna letno kot povprečni delež povpraševanja po brezplačni dodelitvi za proizvodnjo proizvodov iz Priloge I k uredbi o [CBAM] v primerjavi z izračunanim celotnim povpraševanjem po brezplačni dodelitvi za vse naprave za ustrezno obdobje iz člena 11, odstavek 1. Uporabi se faktor CBAM.

Pravice, pridobljene na podlagi zmanjšanja brezplačne dodelitve, se dajo na voljo za podporo inovacijam v skladu s členom 10a(8).“;

(c) odstavek 2 se spremeni:

(i) v tretjem pododstavku se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) Referenčne vrednosti za obdobje 2026–2030 se določijo na enak način, kot je določeno v točkah (a) in (d), na podlagi informacij, predloženih v skladu s členom 11 za leti 2021 in 2022, ter na podlagi uporabe letne stopnje zmanjšanja za vsako leto med letoma 2008 in 2028.“;

(iii) v tretjem odstavku se doda naslednja točka (d):

„(d) Kadar letna stopnja zmanjšanja presega 2,5 % ali pa je nižja od 0,2 %, so referenčne vrednosti za obdobje 2026–2030 enake referenčnim vrednostim, ki se uporabljajo v obdobju 2013–2020, zmanjšane za tisto

od teh dveh odstotnih stopenj, ki je relevantna za vsako leto med letoma 2008 in 2028.“;

(iv) četrti pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„Z odstopanjem v zvezi z referenčnimi vrednostmi za aromate in sintezni plin se navedene referenčne vrednosti prilagodijo za isti odstotek kot referenčne vrednosti za rafinerije, da se ohranijo enaki konkurenčni pogoji za proizvajalce teh proizvodov.“;

(d) odstavka 3 in 4 se črtata;

(e) v odstavku 6 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Države članice bi morale v skladu z drugim in četrtim pododstavkom sprejeti finančne ukrepe v korist sektorjev ali delov sektorjev, ki so izpostavljeni resničnemu tveganju premestitve emisij CO_2 zaradi znatnih posrednih stroškov, ki dejansko nastanejo zaradi stroškov emisij toplogrednih plinov, ki se prenesejo na cene električne energije, pod pogojem, da so takšni finančni ukrepi v skladu s pravili o državni pomoči in zlasti ne povzročajo neupravičenega izkrivljanja konkurence na notranjem trgu. S sprejetimi finančnimi ukrepi se ne bi smeli nadomestiti posredni stroški, zajeti z brezplačno dodelitvijo v skladu z referenčnimi vrednostmi, določenimi na podlagi odstavka 1. Kadar država članica porabi znesek, ki presega 25 % njenih prihodkov z dražb v letu, v katerem so nastali posredni stroški, navede razloge za prekoračitev navedenega zneska.“;

(f) v odstavku 7 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

Od leta 2021 se pravice, ki na podlagi odstavkov 19, 20 in 22 napravam niso dodeljene, vključijo v količino pravic, prihranjenih v skladu s prvim stavkom prvega pododstavka tega odstavka.“;

(g) odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. 365 milijonov pravic od količine, ki bi se sicer lahko dodelila brezplačno v skladu s tem členom, in 85 milijonov pravic od količine, ki bi se sicer lahko prodala na dražbi v skladu s členom 10, ter pravice, pridobljene z zmanjšanjem brezplačne dodelitve iz člena 10a(1a), se da na voljo skladu, katerega cilj je podpirati inovacije na področju nizkoogljičnih tehnologij in procesov ter prispevati k ciljem ničelnega onesnaževanja (v nadaljnjem besedilu: sklad za inovacije). Pravice, ki se ne izdajo operatorjem zrakoplovov zaradi njihovega zaprtja in ki niso potrebne za kritje morebitnega primanjkljaja pri predajah teh operatorjev, se prav tako uporabijo za podporo inovacijam, kot je navedeno v prvem pododstavku.

Poleg tega 50 milijonov nedodeljenih pravic iz rezerve za stabilnost trga dopolnjuje vse preostale prihodke od 300 milijonov pravic, ki so na voljo v obdobju 2013–2020 v skladu s Sklepom Komisije 2010/670/EU(*), in se jih porabi v ustreznem trenutku za podporo inovacijam, kot je navedeno v prvem pododstavku. Prav tako se zunanji namenski prejemki iz člena 21(2) Uredbe (EU) o [FuelEU za pomorstvo] dodelijo skladu za inovacije in izvršijo v skladu s tem odstavkom.

Sklad za inovacije zajema sektorje iz prilog I in III, vključno z okoljsko varnim zajemanjem in uporabo ogljika, ki bistveno prispeva k blažitvi podnebnih sprememb, ter proizvodi, ki nadomeščajo ogljično intenzivne proizvode, ki se

proizvajajo v sektorjih iz Priloge I, ter bo spodbujal razvoj in obratovanje projektov, katerih cilj je okoljsko varno zajemanje in geološko shranjevanje CO_2, ter inovativnih tehnologij obnovljivih virov energije in shranjevanja energije; na geografsko enakomerno porazdeljenih lokacijah. Sklad za inovacije lahko podpira tudi prelomne inovativne tehnologije in infrastrukturo za razogljičenje pomorskega sektorja ter proizvodnjo nizkoogljičnih in brezogljičnih goriv za letalstvo, železniški in cestni promet. Posebna pozornost se nameni projektom v sektorjih, zajetih z [uredbo o CBAM], za podporo inovacijam na področju nizkoogljičnih tehnologij, zajemanja in uporabe ogljika, zajemanja in shranjevanja CO_2, energije iz obnovljivih virov in shranjevanja energije na način, s katerim se prispeva k blažitvi podnebnih sprememb.

Upravičeni so projekti na ozemlju vseh držav članic, vključno z malimi projekti. Tehnologije, ki se podpirajo, so inovativne in brez podpore še niso tržno donosne v podobnem obsegu, vendar pa so prelomne rešitve ali dovolj zrele za uporabo v predkomercialni fazi.

Komisija zagotovi, da se pravice, predvidene za sklad za inovacije, prodajo na dražbi v skladu z načeli in načini iz člena 10(4). Prihodki od prodaje na dražbah so zunanji namenski prejemki v skladu s členom 21(5) finančne uredbe. Proračunske obveznosti za ukrepe, ki trajajo več kot eno proračunsko leto, se lahko razdelijo na letne obroke, izplačane v obdobju več let.

Projekti se izberejo na podlagi objektivnih in preglednih meril ob upoštevanju, kadar je to ustrezno, v kolikšni meri prispevajo k doseganju zmanjšanja emisij na raven precej pod referenčnimi vrednostmi iz odstavka 2. Projekti morajo imeti potencial za razširjeno uporabo ali za znatno zmanjšanje stroškov prehoda na nizkoogljično gospodarstvo v zadevnih sektorjih. Projekti, ki vključujejo zajemanje in uporabo ogljika, zagotovijo neto zmanjšanje emisij in preprečijo emisije CO_2 ali zagotovijo trajno shranjevanje CO_2. V primeru nepovratnih sredstev, dodeljenih na podlagi razpisov za zbiranje predlogov, se lahko podpre do 60 % zadevnih stroškov projektov, od katerih jih do 40 % ni nujno odvisnih od preverjene preprečitve emisij toplogrednih plinov, če se ob upoštevanju uporabljenih tehnologij dosežejo vnaprej določeni mejniki. V primeru podpore, zagotovljene na podlagi konkurenčnega razpisa, in podpore v obliki tehnične pomoči se lahko podpre do 100 % zadevnih stroškov projektov.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 23 za dopolnitev te direktive glede pravil o delovanju sklada za inovacije, vključno s postopkom in merili za izbor, ter upravičenih sektorjev in tehnoloških zahtev za različne vrste podpore.

Noben projekt ne prejme podpore prek mehanizma iz tega odstavka, ki presega 15 % skupnega števila pravic, razpoložljivih za ta namen. Te pravice se upoštevajo v skladu z odstavkom 7.

(*) Sklep Komisije 2010/670/EU z dne 3. novembra 2010 o merilih in ukrepih za financiranje komercialnih demonstracijskih projektov, katerih cilj je okoljsko varno zajemanje in geološko shranjevanje CO_2, ter demonstracijskih projektov inovativnih tehnologij obnovljive energije v skladu s sistemom za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji, vzpostavljenim z

Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 290, 6.11.2010, str. 39).“;

(h) v odstavku 19 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„19. Za naprave, ki so prenehale opravljati dejavnosti, brezplačna dodelitev pravic ni možna.“;

(i) doda se naslednji odstavek 22:

„22. Kadar so potrebni popravki brezplačnih dodelitev, odobrenih v skladu s členom 11(2), se izvedejo s pravicami iz količine, prihranjene v skladu z odstavkom 7 tega člena, ali z dodajanjem pravic tej količini.“;

(13) v členu 10c se odstavek 7 nadomesti z naslednjim:

„Države članice zahtevajo, da upravičene naprave za proizvodnjo električne energije in operaterji omrežij vsako leto do 28. februarja poročajo o izvajanju izbranih naložb, vključno z razmerjem med brezplačno dodelitvijo in dejanskimi odhodki za naložbe, ter o vrstah podprtih naložb. Države članice o tem poročajo Komisiji, ki ta poročila javno objavi.“;

(14) člen 10d se spremeni:

(a) v odstavku 1 se prvi in drugi pododstavek nadomestita z naslednjim:

„1. Za obdobje 2021–2030 se vzpostavi sklad za podporo naložbam, ki jih predlagajo države članice upravičenke, vključno s financiranjem malih naložbenih projektov, za modernizacijo energetskih sistemov in izboljšanje energijske učinkovitosti (v nadaljnjem besedilu: sklad za modernizacijo). Sklad za modernizacijo se financira s prodajo pravic na dražbi, kot je določeno v členu 10, za države članice upravičenke iz navedenega člena.

Podprte naložbe so skladne s cilji te direktive, cilji iz sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (*) in Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta (**) ter dolgoročnimi cilji iz Pariškega sporazuma. Iz sklada za modernizacijo se ne podpirajo obrati za proizvodnjo energije, ki uporabljajo fosilna goriva.

_____

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Najmanj 80 % finančnih sredstev iz sklada za modernizacijo se uporablja za podporo naložbam na naslednjih področjih:

(a) proizvodnja in uporaba električne energije iz obnovljivih virov;

(b) ogrevanje in hlajenje iz obnovljivih virov;

(c) izboljšanje energetske učinkovitosti na strani povpraševanja, med drugim v sektorjih prometa, stavb, kmetijstva in odpadkov;

(d) shranjevanje energije in modernizacija energetskih omrežij, vključno s cevovodi za daljinsko ogrevanje in omrežji za prenos električne energije ter povečanjem povezav med državami članicami;

(e) podpora gospodinjstvom z nizkim dohodkom, tudi na podeželju in oddaljenih območjih, za odpravljanje energetske revščine in modernizacijo njihovih sistemov ogrevanja, ter

(f) podpora pravičnemu prehodu v regijah, odvisnih od ogljika, v državah članicah upravičenkah za pomoč pri prerazporejanju, prekvalificiranju in izpopolnjevanju delavcev, izobraževanju, pri pobudah v zvezi z iskanjem zaposlitve ter zagonskimi podjetji, in sicer v dialogu s socialnimi partnerji.“;

(15) člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice zagotovijo, da se pravice, ki jih izda pristojni organ druge države članice, priznajo za namene izpolnjevanja obveznosti upravljavca, operatorja zrakoplova ali ladjarske družbe na podlagi odstavka 3.“;

(b) odstavek 2a se črta;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice, države članice upravljavke in upravni organi za ladjarske družbe zagotovijo, da vsako leto do 30. aprila:

(a) upravljavec vsake naprave preda število pravic, enako skupnim emisijam iz naprave v predhodnem koledarskem letu, ki se preverijo v skladu s členom 15;

(b) vsak operator zrakoplova preda število pravic, enako njegovim skupnim emisijam v predhodnem koledarskem letu, ki se preverijo v skladu s členom 15;

(a) vsaka ladjarska družba preda število pravic, enako njenim skupnim emisijam v predhodnem koledarskem letu, ki se preverijo v skladu s členom 3gc.

Države članice, države članice upravljavke in upravni organi za ladjarske družbe zagotovijo, da se pravice, predane v skladu s prvim pododstavkom, pozneje ukinejo.“;

(d) v odstavku 3-a se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„3-a. Kadar in dokler je potrebno za zaščito okoljske celovitosti EU ETS, se upravljavcem, operatorjem zrakoplova in ladjarskim družbam v EU ETS prepove uporaba pravic, ki jih izda država članica, v zvezi s katero so prenehale obveznosti za operatorje zrakoplova, ladjarske družbe in druge upravljavce.“;

(e) vstavi se naslednji odstavek 3b:

„3b. Obveznost predaje pravic se ne uporablja v zvezi z emisijami toplogrednih plinov, za katere se šteje, da so bile zajete in uporabljene na način, s katerim so postale trajno kemično vezane v proizvodu tako, da pri običajni uporabi ne vstopijo v ozračje.

Komisija sprejme izvedbene akte v zvezi z zahtevami za to, da se za toplogredne pline šteje, da so postali trajno kemično vezani v proizvodu tako, da pri običajni uporabi ne vstopijo v ozračje.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).“;

(16) v členu 14(1), prvi pododstavek, se doda naslednje besedilo:

„V navedenih izvedbenih aktih se ob morebitnih prilagoditvah, potrebnih za uporabo na podlagi te direktive, uporabijo trajnostna merila in merila za prihranek emisij toplogrednih plinov, določena za uporabo biomase v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta(*), za to, da se ta biomasa šteje za biomaso z ničelnimi stopnjami emisij. V njih se navede, kako je treba upoštevati shranjevanje emisij iz mešanice virov z ničelno stopnjo in virov, ki niso viri z ničelno stopnjo. Poleg tega se v njih navede, kako je treba upoštevati emisije iz obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranih ogljičnih goriv, da se zagotovi upoštevanje teh emisij in prepreči dvojno štetje.

_____

(*) Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).“;

(17) naslov poglavja IV se nadomesti z naslednjim:

„DOLOČBE, KI SE UPORABLJAJO ZA LETALSTVO, POMORSKI PREVOZ IN NEPREMIČNE NAPRAVE“;

(18) člen 16 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice zagotovijo objavo imen upravljavcev, operatorjev zrakoplovov in ladjarskih družb, ki kršijo zahteve za predajo zadostnega števila pravic v skladu s to direktivo.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 3a:

„3a. Sankcije iz odstavka 3 se uporabljajo tudi za ladjarske družbe.“;

(c) vstavi se naslednji odstavek 11a:

„11a. V primeru, ko ladjarska družba dve ali več zaporednih poročevalnih obdobij ne izpolni zahtev glede predaje pravic, z drugimi izvršilnimi ukrepi pa se ne zagotovi izpolnjevanje teh zahtev, lahko pristojni organ države članice pristanišča vstopa po tem, ko da zadevni ladjarski družbi možnost, da predloži svoja stališča, izda odredbo o izgonu, o kateri se uradno obvestijo Komisija, Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), druge države članice in zadevna država zastave. Zaradi izdaje take odredbe o izgonu vsaka država članica, razen države članice zastave ladje, zavrne vstop v svoja pristanišča ladjam pod odgovornostjo zadevne ladjarske družbe, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti predaje v skladu s členom 12. Kadar ladja pluje pod zastavo države članice, zadevna država članica po tem, ko da zadevni družbi možnost, da predloži svoja stališča, odredi zadržanje ladje, dokler ladjarska družba ne izpolni svojih obveznosti. Ta odstavek ne posega v mednarodna pomorska pravila, ki se uporabljajo za ladje v stiski.“;

(19) člen 18b se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 18b*

Pomoč Evropske agencije za pomorsko varnost in drugih ustreznih organizacij

Pri opravljanju svojih dolžnosti iz člena 3c(4) ter členov 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge in 18a lahko Komisija in upravni organi za pomoč zaprosijo Evropsko agencijo za pomorsko varnost ali drugo ustrezno organizacijo in z njimi v ta namen sklenejo ustrezne dogovore.“;

(20) v členu 30, odstavek 2, se doda naslednji stavek:

„Ukrepi, ki se uporabljajo za sektorje, zajete s CBAM, se pregledujejo ob upoštevanju uporabe Uredbe xxx [sklic na CBAM].“;

(21) za členom 30 se vstavi naslednje Poglavje IVa:

„POGLAVJE IVa

SISTEM ZA TRGOVANJE Z EMISIJAMI ZA STAVBE IN CESTNI PROMET

Člen 30a

Področje uporabe

Določbe tega poglavja se uporabljajo za emisije, dovoljenja za emisije toplogrednih plinov, izdajo in predajo pravic ter spremljanje, poročanje in preverjanje v zvezi z dejavnostjo iz Priloge III. To poglavje se ne uporablja za emisije, zajete s poglavji II, IIa in III.

Člen 30b

Dovoljenja za emisije toplogrednih plinov

1. Države članice zagotovijo, da od 1. januarja 2025 noben urejani subjekt ne opravlja dejavnosti iz Priloge III, razen če ima dovoljenje, ki ga je izdal pristojni organ v skladu z odstavkoma 2 in 3.

2. Vloga za dovoljenje za emisije toplogrednih plinov iz tega poglavja, ki jo pristojnemu organu v skladu z odstavkom 1 predloži urejani subjekt, vključuje vsaj opis:

(a) urejanega subjekta;

(b) vrste goriv, ki jih urejani subjekt sprosti v porabo in se uporabljajo za zgorevanje v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa, kot sta opredeljena v Prilogi III, ter načinov, kako se navedena goriva sprostijo v porabo;

(c) končnih uporabnikov goriv, sproščenih v porabo za dejavnost iz Priloge III;

(d) ukrepov, načrtovanih za spremljanje emisij in poročanje o njih v skladu z akti iz členov 14 in 30f;

(e) netehnični povzetek informacij iz točk (a) do (d).

3. Pristojni organ izda dovoljenje za emisije toplogrednih plinov, s katerim urejanemu subjektu iz odstavka 1 dovoli opravljati dejavnost iz Priloge III, če mu je bilo zadovoljivo dokazano, da je urejani subjekt zmožen spremljati

emisije, ki ustrezajo količinam goriv, sproščenih za porabo v skladu s Prilogo III, in o njih poročati.

4. Dovoljenja za emisije toplogrednih plinov vsebujejo vsaj naslednje:

(f) ime in naslov urejanega subjekta;

(g) opis načinov, kako urejani subjekt sprosti goriva v porabo v sektorjih, zajetih s tem poglavjem;

(h) seznam goriv, ki jih urejani subjekt sprosti v porabo v sektorjih, zajetih s tem poglavjem;

(i) načrt za spremljanje, ki izpolnjuje zahteve iz aktov iz člena 14;

(j) zahteve glede poročanja iz aktov iz člena 14;

(k) obveznost, da urejani subjekt v štirih mesecih po koncu koledarskega leta preda pravice, izdane v skladu s tem poglavjem, ki ustrezajo skupnim emisijam v vsakem koledarskem letu, preverjenim v skladu s členom 15.

5. Države članice lahko urejanim subjektom dovolijo, da posodobijo načrte za spremljanje, ne da bi spreminjali dovoljenje. Urejani subjekti morebitne posodobljene načrte za spremljanje predložijo pristojnemu organu v odobritev.

6. Urejani subjekt obvesti pristojni organ o vseh načrtovanih spremembah narave svoje dejavnosti ali goriv, ki jih sprošča v porabo, zaradi katerih bi bilo morda treba posodobiti dovoljenje za emisije toplogrednih plinov. Pristojni organ po potrebi posodobi dovoljenje v skladu z akti iz člena 14. Kadar se spremeni identiteta urejanega subjekta, zajetega s tem poglavjem, pristojni organ posodobi dovoljenje, tako da doda ime in naslov novega urejanega subjekta.

Člen 30c

Skupna količina pravic

1. Skupna količina pravic za Unijo, ki se od leta 2026 izdajo vsako leto na podlagi tega poglavja, se od leta 2024 linearno zmanjšuje. Vrednost leta 2024 se določi kot mejne vrednosti emisij za leto 2024, izračunane na podlagi referenčnih emisij iz člena 4(2) Uredbe (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta(*) za sektorja, zajeta s tem poglavjem, ter ob uporabi linearne krivulje zmanjševanja za vse emisije, ki spadajo na področje uporabe navedene uredbe. Po letu 2024 se količina vsako leto zmanjša s 5,15-odstotnim linearnim faktorjem zmanjšanja. Komisija do 1. januarja 2024 objavi skupno količino pravic za Unijo za leto 2026.

2. Skupna količina pravic za Unijo, ki se od leta 2028 izdajo vsako leto na podlagi tega poglavja, se od leta 2025 linearno zmanjšuje na podlagi povprečnih emisij, sporočenih na podlagi tega poglavja za leta 2024–2026. Količina pravic se zmanjša s 5,43-odstotnim linearnim faktorjem zmanjšanja, razen če se uporabijo pogoji iz točke 1 Priloge IIIa; v tem primeru se količina zmanjša z linearnim faktorjem zmanjšanja, prilagojenim v skladu s pravili iz točke 2 Priloge IIIa. Komisija do 30. junija 2027 objavi skupno količino pravic za Unijo za leto 2028, po potrebi pa tudi prilagojeni linearni faktor zmanjšanja.

_____

(*) Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

Člen 30d

Prodaja pravic na dražbi za dejavnost iz Priloge III

1. Od leta 2026 se pravice, zajete s tem poglavjem, prodajo na dražbi, razen če se ne vključijo v rezervo za stabilnost trga, vzpostavljeno s Sklepom (EU) 2015/1814. Pravice, zajete s tem poglavjem, se prodajo na dražbi ločeno od pravic, zajetih s poglavji II, IIa in III.

2. Prodaja pravic na dražbi na podlagi tega poglavja se začne leta 2026, in sicer s količino, ki ustreza 130 % količin pravic za prodajo na dražbi za leto 2026, določenih na podlagi skupne količine pravic za Unijo za navedeno leto ter zadevnih deležev in količin pravic za prodajo na dražbi v skladu z odstavki 3, 5 in 6. Dodatne količine pravic, ki se prodajo na dražbi, se uporabijo le za predajo pravic v skladu s členom 30e(2) ter se odštejejo od količin pravic za prodajo na dražbi za obdobje 2028–2030. Pogoji za te zgodnje dražbe se določijo v skladu z odstavkom 7 in členom 10(4).

   Leta 2026 se v rezervi za stabilnost trga v skladu s členom 1a(3) Sklepa (EU) 2015/1814 ustvari 600 milijonov pravic, zajetih s tem poglavjem, kot imetja.

3. 150 milijonov pravic, izdanih na podlagi tega poglavja, se proda na dražbi, vsi prihodki s teh dražb pa dajo na voljo za sklad za inovacije, ustanovljen na podlagi člena 10a(8). Za pravice iz tega odstavka se uporablja člen 10a(8).

4. Države članice skupno količino pravic, zajetih s tem poglavjem, po odštetju količin iz odstavka 3 prodajo na dražbi, skupna količina pa se porazdeli med njih v deležih, ki so enaki deležu povprečnih referenčnih emisij v sektorjih, zajetih s tem poglavjem, v obdobju 2016–2018 v zadevni državi članici na podlagi člena 4(2) Uredbe (EU) 2018/842.

5. Države članice določijo, kako se bodo porabili prihodki, pridobljeni s prodajo pravic na dražbi iz odstavka 4, razen prihodkov, ki se opredelijo kot lastna sredstva v skladu s členom 311(3) PDEU in vključijo v proračun Unije. Države članice uporabijo svoje prihodke za eno ali več dejavnosti iz člena 10(3) ali enega ali več naslednjih ukrepov:

(a) ukrepe, ki naj bi prispevali k razogljičenju ogrevanja in hlajenja stavb ali zmanjšanju potreb stavb po energiji, vključno z vključevanjem energije iz obnovljivih virov, ter povezane ukrepe v skladu s členom 7(11) ter členoma 12 in 20 Direktive 2012/27/EU [posodobiti sklic z revidirano direktivo] ter ukrepe za finančno podporo gospodinjstvom z nizkim dohodkom v stavbah z najslabšimi rezultati;

(b) ukrepe za pospešitev uporabe brezemisijskih vozil ali finančno podporo za uvajanje popolnoma interoperabilne oskrbovalne in polnilne infrastrukture za brezemisijska vozila ali ukrepe za spodbujanje prehoda na javni prevoz in

izboljšanje multimodalnosti ali finančno podporo za obravnavanje družbenih vidikov v zvezi z uporabniki prevoza z nizkim in srednjim dohodkom.

Države članice uporabijo del svojih prihodkov z dražb, pridobljenih v skladu s tem členom, za obravnavanje socialnih vidikov trgovanja z emisijami na podlagi tega poglavja s posebnim poudarkom na ranljivih gospodinjstvih, ranljivih mikropodjetjih in ranljivih uporabnikih prevoza, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) 20…/nn [uredba o Socialnem skladu za podnebje](*). Kadar država članica Komisiji v skladu z navedeno uredbo predloži [socialni načrt za podnebje], navedene prihodke med drugim uporabi za financiranje tega načrta.

Šteje se, da so države članice izpolnile določbe tega odstavka, če so vzpostavile in izvajajo fiskalne politike ali politike finančne podpore ali regulativne politike, pri katerih se uporablja finančna podpora, določena za namene iz prvega pododstavka, in katerih vrednost je enaka prihodkom, pridobljenim s prodajo pravic na dražbi iz tega poglavja.

Države članice obvestijo Komisijo o uporabi prihodkov in o ukrepih, sprejetih v skladu s tem odstavkom, z navedbo teh informacij v svojih poročilih, ki jih predložijo v skladu z Uredbo (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

6. Za pravice, izdane na podlagi tega poglavja, se uporablja člen 10(4) in (5).

_____

(*) Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1).

(**) [*vstaviti sklic*]

Člen 30e

Prenos, predaja in ukinitev pravic

1. Za emisije, urejane subjekte in pravice, zajete s tem poglavjem, se uporablja člen 12, razen odstavkov (2a), (3) in (3a), odstavka (4), tretji in četrti stavek, ter odstavka (5). V ta namen velja naslednje:

(a) vsak sklic na emisije se razume kot sklic na emisije, zajete s tem poglavjem;

(b) vsak sklic na upravljavce naprav se razume kot sklic na urejane subjekte, zajete s tem poglavjem;

(c) vsak sklic na pravice se razume kot sklic na pravice, zajete s tem poglavjem.

2. Od 1. januarja 2027 države članice zagotovijo, da urejani subjekt do 30. aprila vsako leto preda število pravic, zajetih s tem poglavjem, enako skupnim emisijam v predhodnem koledarskem letu, ki ustrezajo količini goriv, sproščenih v porabo v skladu s Prilogo III, in se preverijo v skladu s členoma 15 in 30f, ter da se navedene pravice pozneje ukinejo.

Člen 30f

Spremljanje emisij, poročanje o njih, njihovo preverjanje in akreditacija

1. Za emisije, urejane subjekte in pravice, zajete s tem poglavjem, se uporabljata člena 14 in 15. V ta namen velja naslednje:

(a) vsak sklic na emisije se razume kot sklic na emisije, zajete s tem poglavjem;

(b) vsak sklic na dejavnost, navedeno v Prilogi I, se razume kot sklic na dejavnost iz Priloge III;

(c) vsak sklic na upravljavce se razume kot sklic na urejane subjekte, zajete s tem poglavjem;

(d) vsak sklic na pravice se razume kot sklic na pravice, zajete s tem poglavjem.

2. Države članice zagotovijo, da vsak urejani subjekt od leta 2025 za vsako koledarsko leto spremlja emisije, ki ustrezajo količinam goriv, sproščenih v porabo v skladu s Prilogo III. Poleg tega zagotovijo, da od leta 2026 vsak urejani subjekt naslednje leto pristojnemu organu poroča o teh emisijah v skladu z akti iz člena 14(1).

3. Države članice zagotovijo, da vsak urejani subjekt, ki ima 1. januarja 2025 dovoljenje v skladu s členom 30b, do 30. marca 2025 sporoči svoje zgodovinske emisije za leto 2024.

4. Države članice zagotovijo, da so urejani subjekti sposobni za posamezno vrsto goriva zanesljivo in točno opredeliti in dokumentirati točne količine goriva, ki se sprosti v porabo in uporabi za zgorevanje v stavbnem sektorju in sektorju cestnega prometa, kot sta opredeljena v Prilogi III, ter končno uporabo goriv, ki jih urejani subjekti sprostijo v porabo. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, da preprečijo tveganje dvojnega štetja emisij, zajetih s tem poglavjem, ter emisij, zajetih s poglavji II, IIa in III. Podrobna pravila za preprečevanje dvojnega štetja se sprejmejo v skladu s členom 14(1).

5. Načela za spremljanje emisij, zajetih s tem poglavjem, in poročanje o njih so določena v delu C Priloge IV.

6. Merila za preverjanje emisij, zajetih s tem poglavjem, so določena v delu C Priloge V.

Člen 30g

Upravljanje

Za emisije, urejane subjekte in pravice, zajete s tem poglavjem, se uporabljajo člena 13 in 15a, člen 16(1), (2), (3), (4) in (12) ter členi 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 in 29. V ta namen velja naslednje:

(a) vsak sklic na emisije se razume kot sklic na emisije, zajete s tem poglavjem;

(b) vsak sklic na upravljavce se razume kot sklic na urejane subjekte, zajete s tem poglavjem;

(c) vsak sklic na pravice se razume kot sklic na pravice, zajete s tem poglavjem.

Člen 30h

Ukrepi v primeru pretiranega zvišanja cen

1. Kadar povprečna cena pravic na dražbah, ki se izvajajo v skladu z aktom, sprejetim na podlagi člena 10(4), več kot tri zaporedne mesece presega dvakratno povprečno ceno pravic na dražbah za pravice, zajete s tem poglavjem, ki so bile izvedene v šestih predhodnih zaporednih mesecih, Komisija nujno sprejme sklep o sprostitvi 50 milijonov pravic, zajetih s tem poglavjem, iz rezerve za stabilnost trga v skladu s členom 1a(7) Sklepa (EU) 2015/1814.

2. Kadar povprečna cena pravic na dražbah, ki se izvajajo v skladu z aktom, sprejetim na podlagi člena 10(4), več kot tri zaporedne mesece presega trikratno povprečno ceno pravic na dražbah za pravice, zajete s tem poglavjem, ki so bile izvedene v šestih predhodnih zaporednih mesecih, Komisija nujno sprejme sklep o sprostitvi 150 milijonov pravic, zajetih s tem poglavjem, iz rezerve za stabilnost trga v skladu s členom 1a(7) Sklepa (EU) 2015/1814.

Člen 30i

Pregled tega poglavja

Komisija do 1. januarja 2028 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilu o izvajanju določb tega poglavja v zvezi z njihovo uspešnostjo, upravljanjem in praktično uporabo, tudi o uporabi pravil na podlagi Sklepa (EU) 2015/1814 in uporabi pravic iz tega poglavja za izpolnjevanje obveznosti glede skladnosti, ki jih imajo subjekti, zajeti s poglavji II, IIa in III. Po potrebi skupaj s tem poročilom Evropskemu parlamentu in Svetu predloži predlog spremembe tega poglavja. Komisija bi morala do 31. oktobra 2031 oceniti izvedljivost vključitve sektorjev, zajetih s Prilogo III, v sistem za trgovanje z emisijami, ki zajema sektorje iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES.“.

(22) Priloge I, IIb, IV in V k Direktivi 2003/87/ES se spremenijo v skladu s Prilogo I k tej direktivi, priloge III, IIIa in IIIb pa se vstavijo v Direktivo 2003/87/ES, kot je določeno v Prilogi I k tej direktivi.

Člen 2

Spremembe Sklepa (EU) 2015/1814

Sklep (EU) 2015/1814 se spremeni:

(1) člen 1 se spremeni:

(a) v odstavku 4 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Skupno število pravic v obtoku za dano leto je skupno število pravic, ki so bile izdane in niso bile vključene v rezervo v obdobju od 1. januarja 2008, vključno s številom pravic, ki so bile v navedenem obdobju izdane na podlagi člena 13(2) Direktive 2003/87/ES, kakor je veljal do 18. marca 2018, ter pravic

do uporabe mednarodnih dobropisov, ki jih naprave uveljavljajo v okviru EU ETS v zvezi z emisijami do 31. decembra danega leta, od katerega se odštejejo skupne tone preverjenih emisij naprav v okviru EU ETS med 1. januarjem 2008 in 31. decembrom danega leta in vse pravice, ki so bile ukinjene v skladu s členom 12(4) Direktive 2003/87/ES.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 4a:

„4a. Od leta [leto po začetku veljavnosti te direktive] izračun skupnega števila pravic v obtoku vključuje število pravic, izdanih v zvezi z letalstvom in pomorskim prevozom od začetka navedenega leta, ter število pravic, ki so jih operatorji zrakoplovov in upravljavci ladij predali v zvezi z emisijami, za katere so pravice enote, ki jih je mogoče uporabiti v zvezi z obveznostmi v okviru EU ETS.

Za izračun skupnega števila pravic v obtoku se šteje, da so bile pravice, ki se ukinejo v skladu s členom 3ga Direktive 2003/87/ES, izdane.“;

(c) odstavka 5 in 5a se nadomestita z naslednjim:

„5. Če v katerem koli letu skupno število pravic v obtoku znaša med 833 milijonov in 1 096 milijonov, se število pravic, enako razliki med skupnim številom pravic v obtoku, kakor je določeno v najnovejši objavi iz odstavka 4 tega člena, in 833 milijoni, odšteje od količine pravic, ki jih bodo države članice prodale na dražbi na podlagi člena 10(2) Direktive 2003/87/ES, ter se v obdobju 12 mesecev, ki se začne 1. septembra zadevnega leta, vključi v rezervo. Če je skupno število pravic v obtoku večje kot 1 096 milijonov pravic, je število pravic, ki se odšteje od količine pravic, ki jih bodo države članice prodale na dražbi na podlagi člena 10(2) Direktive 2003/87/ES, ter se v obdobju 12 mesecev, ki se začne 1. septembra zadevnega leta, vključi v rezervo, enako 12 % skupnega števila pravic v obtoku. Z odstopanjem od zadnjega stavka se odstotek do 31. decembra 2030 podvoji.

Brez poseganja v skupno število pravic, ki se odštejejo na podlagi tega odstavka, se do 31. decembra 2030 pravice iz člena 10(2), prvi pododstavek, točka (b), Direktive 2003/87/ES pri določanju deležev, ki jih države članice prispevajo k skupni količini, ne upoštevajo.

5a. Razen če v okviru prvega pregleda, izvedenega v skladu s členom 3, ni sklenjeno drugače, od leta 2023 pravice, ki se hranijo v rezervi in presegajo 400 milijonov pravic, niso več veljavne.“;

(2) vstavi se naslednji člen 1a:

„*Člen 1a*

Delovanje rezerve za stabilnost trga za stavbni sektor in sektor cestnega prometa

1. Pravice, zajete s poglavjem IVa Direktive 2003/87/ES, se vključijo v ločen del rezerve, vzpostavljene v skladu s členom 1 tega sklepa, in sprostijo iz njega v skladu s pravili iz tega člena.

2. Vključevanje v rezervo na podlagi tega člena se izvaja od 1. septembra 2027. Pravice, zajete s poglavjem IVa Direktive 2003/87/ES, se vključijo v rezervo, hranijo v njej in sprostijo iz nje ločeno od pravic, zajetih s členom 1 tega sklepa.

3. Del rezerve iz odstavka 1 se vzpostavi leta 2026 v skladu s členom 30d(2), drugi pododstavek, Direktive 2003/87/ES. Do 1. januarja 2031 pravice iz tega odstavka, ki se ne sprostijo iz rezerve, prenehajo veljati.

4. Komisija skupno število pravic v obtoku, zajetih s poglavjem IVa Direktive 2003/87/ES, vsako leto objavi do 15. maja naslednjega leta, in sicer ločeno od števila pravic v obtoku na podlagi člena 1(4). V posameznem letu je skupno število pravic v obtoku na podlagi tega člena skupno število pravic, zajetih s poglavjem IVa Direktive 2003/87/ES in izdanih v obdobju od 1. januarja 2026, od katerega se odštejejo skupne tone preverjenih emisij, zajetih s poglavjem IVa Direktive 2003/87/ES, v obdobju od 1. januarja 2026 do 31. decembra istega leta ter vse pravice, zajete s poglavjem IVa Direktive 2003/87/ES, ki so bile ukinjene v skladu s členom 12(4) Direktive 2003/87/ES. Prva objava je najpozneje 15. maja 2027.

5. Če v katerem koli letu skupno število pravic v obtoku, kakor je določeno v najnovejši objavi iz odstavka 4 tega člena, presega 440 milijonov pravic, se 100 milijonov pravic odšteje od količine pravic, zajetih s poglavjem IVa, ki jih bodo države članice prodale na dražbi na podlagi člena 30d Direktive 2003/87/ES, in se v obdobju 12 mesecev, ki se začne 1. septembra zadevnega leta, vključi v rezervo.

6. Če v katerem koli letu skupno število pravic v obtoku znaša manj kot 210 milijonov pravic, se iz rezerve sprosti 100 milijonov pravic, zajetih s poglavjem IVa, in se doda količini pravic, zajetih s poglavjem IVa, ki jih bodo države članice prodale na dražbi na podlagi člena 30d Direktive 2003/87/ES. Kadar je v rezervi manj kot 100 milijonov pravic, se na podlagi tega odstavka iz rezerve sprostijo vse pravice.

7. Količine, ki se sprostijo iz rezerve v skladu s členom 30h Direktive 2003/87/ES, se dodajo količini pravic, zajetih s poglavjem IVa, ki jih bodo države članice prodale na dražbi na podlagi člena 30d Direktive 2003/87/ES, v treh mesecih od datuma začetka uporabe ukrepa, sprejetega na podlagi člena 30h Direktive 2003/87/ES.

8. Za pravice, zajete s poglavjem IVa Direktive 2003/87/ES, se uporabljata člen 1(8) in člen 3.“.

Člen 3

Spremembe Uredbe (EU) 2015/757

Uredba (EU) 2015/757 se spremeni:

(1) v členu 3 se dodata naslednji točki (q) in (r):

„(q) ‚upravni organ‘ pomeni upravni organ za ladjarske družbe iz člena 3gd Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta*;

(r) ‚podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe‘ pomeni vsoto emisij CO_2, ki jih mora družba na podlagi Direktive 2003/87/ES sporočiti v poročevalnem obdobju v zvezi z vsemi ladjami pod njeno odgovornostjo.

* Direktiva 2003/87/ES evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).“;

(2) v členu 4 se doda naslednji odstavek 8:

„8. Družbe v poročevalnem obdobju sporočijo podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe za ladje pod njihovo odgovornostjo v skladu s členom 11a.“;

(3) v členu 5 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za spremembo metod iz Priloge I in pravil iz Priloge II, da se tako upoštevajo revizije Direktive 2003/87/ES, ustrezna mednarodna pravila ter mednarodni in evropski standardi. Na Komisijo se tudi prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za spremembo prilog I in II, da se zaradi tehnološkega in znanstvenega razvoja ter za zagotovitev učinkovitega delovanja EU ETS, vzpostavljenega v skladu z Direktivo 2003/87/ES, natančneje določijo elementi metod za spremljanje, določenih v navedenih prilogah.“;

(4) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Družbe uporabljajo standardizirane načrte za spremljanje, pripravljene na podlagi predlog, ter jih predložijo z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za izmenjavo podatkov. Te predloge, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo in samodejni prenos, določi Komisija z izvedbenimi akti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2).“;

(b) dodajo se naslednji odstavki 6, 7 in 8:

„6. Družbe v treh mesecih od [datum začetka veljavnosti revidirane direktive o ETS] pristojnemu upravnemu organu predložijo načrt za spremljanje za vsako ladjo, ki spada na področje uporabe te uredbe, preveritelj pa najprej oceni skladnost načrta s to uredbo.

7. Ne glede na odstavek 6 družbe za ladje, ki bodo po [datum začetka veljavnosti revidirane direktive o ETS] prvič spadale na področje uporabe te uredbe, pristojnemu upravnemu organu brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje tri mesece po prvem postanku vsake ladje v pristanišču pod jurisdikcijo države članice predložijo načrt za spremljanje v skladu z zahtevami te uredbe.

8. Pristojni upravni organi v dveh letih od začetka veljavnosti [revidirane direktive o ETS] odobrijo načrte za spremljanje, ki so jih predložile družbe, v skladu s pravili iz delegiranih aktov, ki jih Komisija sprejme v skladu z drugim pododstavkom. Za ladje, ki bodo po začetku veljavnosti [revidirane direktive o ETS] prvič spadale na področje uporabe navedene direktive, pristojni upravni organ odobri predloženi načrt za spremljanje v štirih mesecih po prvem postanku ladje v pristanišču pod jurisdikcijo države članice v skladu s pravili iz delegiranih aktov, ki jih Komisija sprejme v skladu z drugim pododstavkom.

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe v zvezi s pravili za odobritev načrtov za spremljanje s strani upravnih organov.“;

(5) člen 7 se spremeni:

(a) v odstavku 4 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Preveritelj na podlagi ocene družbo obvesti o morebitni skladnosti teh sprememb. Družba pristojnemu upravnemu organu predloži spremenjeni načrt za spremljanje po tem, ko prejme obvestilo preveritelja o skladnosti načrta za spremljanje.“;

(b) doda se naslednji odstavek 5:

„5. Upravni organ odobri spremembe načrta za spremljanje na podlagi odstavka 2, točke (a), (b), (c) in (d), v skladu s pravili iz delegiranih aktov, ki jih Komisija sprejme v skladu z drugim pododstavkom tega odstavka.

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe v zvezi s pravili za odobritev sprememb načrtov za spremljanje s strani upravnih organov.“;

(6) v členu 10, prvi pododstavek, se doda naslednja točka (k):

„(k) skupne zbirne emisije CO_2, o katerih je treba poročati v zvezi z dejavnostmi pomorskega prevoza na podlagi Direktive 2003/87/ES.“;

(7) vstavi se naslednji člen 11a:

„Člen 11a

Sporočanje in predložitev podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe

1. Družbe v poročevalnem obdobju opredelijo podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe, ki temeljijo na podatkih iz poročila o emisijah in poročila iz člena 11(2) za vsako ladjo, ki je bila pod njihovo odgovornostjo v poročevalnem obdobju, v skladu s pravili iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 4.

2. Od leta 2024 družba do 31. marca vsakega leta pristojnemu upravnemu organu v skladu s pravili iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 4, predloži podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe, ki zajemajo emisije v poročevalnem obdobju, o katerih je treba na podlagi Direktive 2003/87/ES poročati v zvezi z dejavnostmi pomorskega prevoza, ter ki se preverijo v skladu s poglavjem III te uredbe (v nadaljnjem besedilu: preverjeni podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe).

3. Upravni organ lahko zahteva, da družbe predložijo preverjene podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe pred 31. marcem, vendar ne prej kot 28. februarja.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe s pravili za spremljanje in sporočanje zbirnih podatkov na ravni družbe ter predložitev podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe upravnemu organu.“;

(8) člen 12 se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Oblika poročila o emisijah in sporočanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe“;

(b) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Poročilo o emisijah in podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe se predložijo z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami.“;

(9) člen 13 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Preveritelj oceni skladnost poročila o emisijah in poročila iz člena 11(2) z zahtevami iz členov 8 do 12 ter prilog I in II.“;

(b) dodata se naslednja odstavka 5 in 6:

„5. Preveritelj oceni skladnost podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe z zahtevami iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 6.

Kadar preveritelj z razumnim zagotovilom ugotovi, da podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe ne vsebujejo bistvenih napačnih navedb, izda poročilo o preverjanju, v katerem navede, da so bili podatki o zbirnih emisijah na ravni družbe potrjeni kot zadovoljivi, v skladu s pravili iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 6.

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe s pravili za preverjanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe in izdajanje poročila o preverjanju.“;

(10) člen 14 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se točka (d) nadomesti z naslednjim:

„(d) izračunov, s katerimi so bile določene skupne emisije CO_2 in skupne zbirne emisije CO_2, o katerih je treba poročati v zvezi z dejavnostmi pomorskega prevoza na podlagi Direktive 2003/87/ES;“;

(b) doda se naslednji odstavek 4:

„4. Preveritelj pri preverjanju podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe oceni popolnost sporočenih podatkov in njihovo usklajenost z informacijami, ki jih je predložila družba, vključno z njenimi preverjenimi poročili o emisijah in poročilom iz člena 11(2).“;

(11) v členu 15 se doda naslednji odstavek 6:

„6. Preveritelj in družba v zvezi s preverjanjem podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe upoštevata pravila za preverjanje iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z drugim pododstavkom. Preveritelj ne preveri poročila o emisijah in poročila iz člena 11(2) za vsako ladjo pod odgovornostjo družbe.

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe s pravili za preverjanje podatkov o zbirnih emisijah na ravni družbe, vključno z metodami in postopkom preverjanja.“;

(12) v členu 16 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Preveritelje, ki ocenjujejo načrte za spremljanje, poročila o emisijah in podatke o zbirnih emisijah na ravni družbe ter izdajajo poročila o preverjanju in listine o skladnosti iz te uredbe, za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira nacionalni akreditacijski organ na podlagi Uredbe (ES) št. 765/2008.“;

(13) v členu 20 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Pristojni organ države članice pristanišča vstopa lahko v primeru ladij, ki dve ali več zaporednih poročevalnih obdobij ne izpolnjujejo zahtev glede spremljanja in poročanja, in kadar se z drugimi izvršilnimi ukrepi ni zagotovilo izpolnjevanje teh zahtev ter po tem, ko da zadevni družbi možnost, da predloži svoja stališča, izda odredbo o izgonu, o kateri se uradno obvesti Komisijo, EMSA, druge države članice in zadevno državo zastave. Zaradi izdaje take odredbe o izgonu vsaka država članica, razen države članice zastave ladje, zadevni ladji zavrne vstop v svoja pristanišča, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti glede spremljanja in poročanja v skladu s členoma 11 in 18. Kadar ladja pluje pod zastavo države članice, zadevna država članica po tem, ko da zadevni družbi možnost, da predloži svoja stališča, odredi zadržanje ladje, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti. Izpolnitev teh obveznosti se potrdi s posredovanjem veljavne listine o skladnosti pristojnemu nacionalnemu organu, ki je izdal odredbo o izgonu. Ta odstavek ne posega v mednarodna pomorska pravila, ki se uporabljajo za ladje v stiski.“;

(14) člen 23 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se doda naslednji pododstavek:

„Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 5(2) v zvezi z zagotavljanjem delovanja EU ETS ter člena 6(8), člena 7(5), člena 11a(4), člena 13(6) in člena 15(6) se prenese na Komisijo za nedoločeno obdobje od začetka veljavnosti [revidirane uredbe o SPP].“;

(b) **v odstavkih 3 in 5 se besedilo** „člena 5(2), člena 15(5) in člena 16(3)“ **nadomesti z besedilom** „člena 5(2), člena 6(8), člena 7(5), člena 11a(4), člena 13(6), člena 15(5) in (6) ter člena 16(3)“.

Člen 4

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členoma 1 in 2 te direktive, najpozneje do 31. decembra 2023. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

2. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

3. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 5

Prehodne določbe

1. Države članice pri izpolnjevanju obveznosti iz člena 4(1) te direktive zagotovijo, da se njihova nacionalna zakonodaja za prenos člena 3, točka (u), člena 10a(3) in (4), člena 10c(7) in Priloge I, točka 1, k različici Direktive 2003/87/ES, ki se uporablja na [*dan pred datumom začetka veljavnosti te direktive*], še naprej uporablja do 31. decembra 2025.

Člen 6

Datum začetka uporabe člena 3

Člen 3 se uporablja od [*datum začetka veljavnosti revidirane direktive o ETS*].

Člen 7

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 8

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice. Člen 3 pa je v celoti zavezujoč in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednik

Za Svet

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

Kazalo

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

1.2. Zadevna področja

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

1.4.2. Specifični cilji

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same

1.5.3 Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

1.7. Načrtovani načini upravljanja

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve
3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje
3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje
3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve
3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom
3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju
3.3. Ocenjene posledice za prihodke

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/87/ES in Sklepa (EU) 2015/1814 za krepitev sistema EU za trgovanje z emisijami in njegovo razširitev v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije do leta 2030.

1.2. Zadevna področja

Podnebni ukrepi

Razdelek 3 – Naravni viri in okolje

Naslov 9 – Okolje in podnebni ukrepi

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☐ **Nov ukrep**

☐ **Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa**[67]

✓ **Podaljšanje obstoječega ukrepa**

☐ **Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep**

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Revidirati direktivo o ETS v skladu s podnebnim ciljem za leto 2030 glede doseganja vsaj 55-odstotnega zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 ter s postopnim in uravnovešenim napredkom naproti podnebni nevtralnosti do leta 2050, in to na stroškovno učinkovit in usklajen način ter ob upoštevanju potrebe po pravičnem prehodu in prispevku vseh sektorjev k podnebnim prizadevanjem EU.

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilj št. 1

Okrepiti sistem EU za trgovanje z emisijami (EU ETS), kot se zdaj uporablja, za zagotovitev ustreznega prispevka k splošnemu cilju vsaj 55-odstotnega zmanjšanja emisij TGP v primerjavi z letom 1990.

Specifični cilj št. 2

Zagotoviti stalno učinkovito zaščito za sektorje, izpostavljene precejšnjemu tveganju premestitve emisij CO_2, ob sočasnem spodbujanju uporabe nizkoogljičnih tehnologij.

Specifični cilj št. 3

Obravnavati distribucijske in družbene učinke tega prehoda s pregledom uporabe prihodkov z dražb ter obsega in delovanja mehanizmov za sofinanciranje nizkoogljičnih tehnologij.

Specifični cilj št. 4

[67] Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

Zagotoviti stroškovno učinkovit prispevek sektorjev, ki niso sektorji, ki so zdaj vključeni v EU ETS, k zmanjšanju emisij, potrebnemu v skladu s cilji EU in zavezami Pariškega sporazuma, zlasti z vključitvijo emisij iz pomorskega prevoza v EU ETS in spremembo Uredbe (EU) 2015/757 za njeno primernost za trgovanje z emisijami.

Specifični cilj št. 5

Zagotoviti stroškovno učinkovit prispevek sektorjev, ki niso sektorji, ki so zdaj vključeni v EU ETS, k zmanjšanju emisij, potrebnemu v skladu s cilji EU in zavezami Pariškega sporazuma, med drugim z vključitvijo trgovanja z emisijami za stavbe in cestni promet ob sočasnem zagotavljanju sinergij z drugimi dopolnilnimi politikami, ciljno usmerjenimi na navedena sektorja.

Specifični cilj št. 6

Pregledati rezervo za stabilnost trga v skladu z ustrezno pravno obveznostjo ter proučiti možne spremembe njene zasnove za izpolnitev zakonsko določenih ciljev iz sklepa o rezervi za stabilnost trga in obravnavo morebitnih vprašanj, ki se lahko pojavijo v zvezi z večjo ambicijo.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Sedanja zakonodaja o ETS je bila revidirana leta 2018, da bi se v skladu s ciljem zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu EU do leta 2030 za vsaj 40 % v primerjavi z letom 1990 emisije v okviru EU ETS do leta 2030 zmanjšale za 43 % v primerjavi z letom 2005. Če se zakonodaja ne spremeni, gospodarski sektorji, zdaj vključeni v ETS, ne bodo dovolj prispevali k revidiranemu splošnemu cilju EU, da se emisije toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjšajo za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990.

Ta pobuda določa okvir, potreben za doseganje predvidenega zmanjšanja emisij, z:

– zagotovitvijo primernosti EU ETS za povečani podnebni cilj vsaj 55-odstotnega zmanjšanja neto emisij, kot je določen v evropskih podnebnih pravilih[68];

– okrepitvijo sklada za inovacije kot okrepljenim prizadevanjem za hitro razširitev nizkoogljičnih tehnologij na trgu, s čimer bo lahko EU dosegla svoj cilj zmanjšanja emisij;

– okrepitvijo sklada za modernizacijo za pospešitev modernizacije energetskih sistemov v državah članicah z nižjim dohodkom;

– zagotovitvijo stroškovno učinkovitega prispevka sektorja pomorskega prevoza k zmanjšanju emisij, potrebnemu v skladu s cilji EU in zavezami Pariškega sporazuma, zlasti z vključitvijo vsaj emisij iz pomorskega prevoza v EGP;

– zagotovitvijo ustreznega prispevka sektorja cestnega prometa in stavbnega sektorja k novemu cilju zmanjšanja emisij toplogrednih plinov.

[68] Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

Okvir je revidiran na način, s katerim se ohrani celovitost sedanjega ETS ter upošteva potreba po obravnavanju pomislekov glede distribucije in energetske revščine.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Kazalnik 1: raven zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU leta 2030 (cilj 55-odstotnega zmanjšanja v primerjavi z letom 1990, kot je določen v evropskih podnebnih pravilih).

Kazalnik 2: raven zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za sektorje v obstoječem sistemu EU za trgovanje z emisijami (ETS) leta 2030 (cilj 61-odstotnega zmanjšanja v primerjavi z letom 2005).

Kazalnik 3: raven zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za sektor cestnega prometa in stavbni sektor v novem ETS leta 2030 (cilj 43-odstotnega zmanjšanja v primerjavi z letom 2005).

Ravni zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU se sporočijo na podlagi Uredbe (EU) 2018/1999 in druge sekundarne zakonodaje v zvezi s spremljanjem in poročanjem v okviru ETS.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, Komisija pa razvije ustrezne izvedbene ukrepe.

Dodatni ukrepi za razvoj, ki se bodo začeli po sprejetju Direktive, bodo vključevali revizijo in sprejetje več sekundarnih zakonodajnih aktov. Zlasti se bo to nanašalo na sekundarno zakonodajo o določitvi podrobnih pravil o prodaji pravic na dražbah; register Unije; spremljanje emisij, poročanje o njih, preverjanje poročil o emisijah in akreditacijo preveriteljev ter brezplačno dodelitev. Za izvajanje bo potrebno tudi izpopolnjevanje informacijske tehnologije v okviru registra Unije za obravnavanje novih vrst pravic in novih upravljavcev ter začetek novega postopka javnega naročila za skupni dražbeni sistem. Odločitve v zvezi z razvojem informacijske tehnologije in oddajo javnih naročil se bodo sprejemale v skladu s sporočilom z dne 10. septembra 2020 o smernicah za financiranje informacijske tehnologije in kibernetske varnosti[69].

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

Podnebne spremembe so čezmejna težava, ukrepi EU pa lahko učinkovito dopolnjujejo ter krepijo ukrepe na regionalni, nacionalni in lokalni ravni. Povečanje cilja glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov EU do leta 2030 bo vplivalo na številne sektorje v celotnem gospodarstvu EU, zato je usklajeno ukrepanje na ravni

[69] C(2020) 6126 final.

EU nujno, možnosti, da se bo z njim zagotovila potrebna preobrazba, pa večje, saj se bodo tako odločno spodbujale stroškovno učinkovite spremembe in navzgor usmerjena konvergenca. Poleg tega imajo številni elementi tega predloga pomembno razsežnost notranjega trga, zlasti možnosti v zvezi z zaščito pred premestitvijo emisij CO_2 in mehanizmi za sofinanciranje nizkoogljičnih tehnologij.

EU ETS kot trg ogljika v vseh dejavnostih, ki jih zajema, spodbuja zmanjševanje emisij na način, pri katerem se najprej uporabijo stroškovno najučinkovitejše rešitve, pri čemer zaradi svojega obsega dosega večjo učinkovitost. Z izvajanjem podobnega ukrepa na nacionalni ravni bi se oblikovali manjši, razdrobljeni trgi ogljika, pojavilo bi se tveganje izkrivljanja konkurence, skupni stroški zmanjšanja emisij pa bi bili verjetno višji. Ta logika velja tudi za razširitev oblikovanja cen ogljika na nove sektorje.

Zaradi čezmejne razsežnosti sektorja pomorskega prevoza so potrebni usklajeni ukrepi na evropski ravni. Ukrepi EU lahko tudi navdihnejo in tlakujejo pot za razvoj globalnih ukrepov, na primer v zvezi s pomorskim prevozom, v Mednarodni pomorski organizaciji.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Direktiva o ETS je obstoječi instrument politike EU, sprejet leta 2003. Komisija je v več kot 15 letih delovanja EU ETS pridobila dragocene izkušnje.

Ta predlog temelji na izkušnjah, pridobljenih s prejšnjimi revizijami EU ETS in pobudami, vključno z najnovejšo revizijo, končano leta 2018, na sporočilu o krepitvi evropskih podnebnih ambicij do leta 2030, dolgoročni strategiji za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtralno gospodarstvo ter drugih ustreznih pobudah na podlagi evropskega zelenega dogovora. Poleg tega pobuda temelji na postopku, ki je osnovan na celovitih nacionalnih energetskih in podnebnih načrtih, ter okviru iz uredbe o upravljanju.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Povezani odhodki iz poslovanja se lahko krijejo z odobritvami v okviru programa LIFE[70], kot je bilo dogovorjeno v okviru sedanjega večletnega finančnega okvira.

Ta predlog je del svežnja ukrepov za podnebne spremembe in obnovljivo energijo, imenovanega „Pripravljeni na 55“. Splošni cilj svežnja je uskladiti zakonodajo Unije s povečano podnebno ambicijo EU. Vse pobude v svežnju so tesno medsebojno povezane in vsaka je odvisna od zasnove drugih. Ta zakonodajni predlog dopolnjuje predloge iz svežnja in ohranja usklajenost z njimi.

Skladnost z ostalimi politikami Unije je zagotovljena tudi z usklajenostjo ocen učinka za EU ETS z ocenami za preostali del okvira za podnebne, energetske in prometne politike do leta 2030[71], na primer z dopolnjevanjem razširitve trgovanja z

[70] Uredba (EU) 2021/783 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2021 o vzpostavitvi Programa za okolje in podnebne ukrepe (LIFE) ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1293/2013 (UL L 172, 17.5.2021, str. 53).

[71] Zlasti uredba o porazdelitvi prizadevanj; uredba o rabi zemljišč, spremembi rabe zemljišč in gozdarstvu (LULUCF); standardi emisijskih vrednosti CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila; direktiva o energiji iz obnovljivih virov; direktiva o energetski učinkovitosti; v poznejši fazi pa tudi direktiva o energetski učinkovitosti stavb. Druge ustrezne pobude vključujejo še revizijo direktive o obdavčitvi energije; akcijski načrt za ničelno onesnaževanje in revizijo direktive o industrijskih emisijah; pobude

emisijami in direktive o energetski učinkovitosti[72] ter z drugimi ukrepi, predstavljenimi v okviru košarice ukrepov za obravnavanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza. Uporabljajo se skupno izhodišče in skupni scenariji temeljnih politik z drugimi pobudami iz svežnja. Pri teh scenarijih se upoštevajo vsi ustrezni ukrepi in politike EU.

Dodatni upravni stroški bi se lahko omejili z uporabo obstoječih struktur, ki se uporabljajo za direktivo o določitvi splošnega režima za trošarino in direktivo o obdavčitvi energije, kadar je to mogoče. Tako bi novi ETS s svojo potencialno povezavo s prihranki energije na podlagi člena 7 direktive o energetski učinkovitosti povečal dodatne prihranke energije.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

– Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ **Časovno omejeno**

☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,

☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

✓ **Časovno neomejeno**

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2023 in 2024,
- ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.6. Načrtovani načini upravljanja[73]

✓ **Neposredno upravljanje** – Komisija:

✓ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,

✓ prek izvajalskih agencij.

☐ **Deljeno upravljanje** z državami članicami.

✓ **Posredno upravljanje**, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,

☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),

✓ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,

☐ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,

☐ subjektom javnega prava,

---

za mobilnost, kot so pobude za goriva za rabo v prometu (pobudi FuelEU za pomorstvo in letalstvo), ter predlog mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah.

72 Direktiva 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o energetski učinkovitosti, spremembi direktiv 2009/125/ES in 2010/30/EU ter razveljavitvi direktiv 2004/8/ES in 2006/32/ES (UL L 315, 14.11.2012, str. 1).

73 Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor ti subjekti zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,

☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščeni za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,

☐ osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.

Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.

Opombe

Upravljanje pravic EU ETS ureja zakonodaja, ki je odgovornost služb Komisije. Sklad za inovacije večinoma izvaja Evropska izvajalska agencija za podnebje, infrastrukturo in okolje (CINEA). Za delovanje sklada za modernizacijo so pristojne države članice upravičenke, ki tesno sodelujejo z Evropsko investicijsko banko (EIB), odborom za naložbe, ustanovljenim za sklad, in Evropsko komisijo.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Komisija bo še naprej spremljala in ocenjevala delovanje EU ETS v svojem letnem poročilu o trgu ogljika, kot je določeno v členu 10(5) direktive o ETS. To zajema tudi učinke sedanje revizije ETS. Letno poročilo Komisije o trgu ogljika in letna poročila držav članic vključujejo tudi sektorje, na katere se razširi trgovanje z emisijami. Podatki o SPP, pridobljeni z urejanjem novih sektorjev, bodo ključni vir informacij za Komisijo za oceno napredka v zadevnih sektorjih.

Poleg tega je ocena napredka pri uporabi direktive o ETS urejena s sedanjim členom 21, v skladu s katerim morajo države članice Komisiji predložiti letno poročilo, v katerem se posebna pozornost nameni vprašanjem, kot so dodelitev pravic, delovanje registra, izvajanje spremljanja in poročanja, preverjanje in akreditacija ter zadeve, povezane s skladnostjo.

Nazadnje, Komisija redno izvaja študije o različnih pomembnih vidikih podnebne politike EU.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

Ni relevantno – predlog ne izvaja novega finančnega programa, temveč oblikuje dolgoročno politiko. Načini upravljanja, mehanizmi za financiranje izvajanja, načini plačevanja in strategija kontrole v zvezi s stopnjami napake niso relevantni. Za izvajanje tega predloga bo potrebna prerazporeditev človeških virov znotraj Komisije. Vzpostavljeni so ustrezni postopki.

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

EU ETS je vodilni mehanizem politike za doseganje zmanjšanja emisij približno polovice gospodarstva v EU. Od leta 2013 Komisija zagotavlja register Unije, spletno zbirko podatkov, ki zagotavlja točno računovodenje vseh transakcij v zvezi s pravicami, skupni dražbeni sistem za prodajo pravic držav članic na dražbi in ustrezno podporno infrastrukturo za računovodenje in sistem. Registru Unije, v katerem so pravice v okviru EU ETS, grozi tveganje goljufivih kibernetskih napadov in posledično kraje ali protipravne prilastitve pravic, kar bi lahko povzročilo znatno finančno izgubo (do nekaj milijard EUR) in pravne spore, obenem pa bi znatno vplivalo na ugled in verodostojnost Komisije. Tveganje je medsektorsko in poleg GD za podnebno politiko (GD CLIMA) vključuje GD za informatiko (GD DIGIT), GD za človeške vire in varnost (HR-DS), GD za proračun (GD BUDG) in pravno službo. Vzpostavljeni so ukrepi za zmanjšanje tveganja. Finančno tveganje je večje, če se poveča vrednost trga ogljika. Za porazdelitev brezplačnih pravic v zelo visoki skupni vrednosti so potrebne tudi stroge politike o tem, kako se navedene pravice lahko porazdelijo, in zanesljivost vzpostavljenih pravil. To vključuje upravljavski in kontrolni sistem na ravni držav članic in Komisije. Nazadnje, z vključitvijo novih sektorjev v ETS se bo povečala splošna pokritost sistema, temu ustrezno pa tudi vrednost trga in povezano tveganje.

Od leta 2011 je vzpostavljen usmerjevalni odbor na visoki ravni, ki vključuje vodilni GD in zadevne GD. Leta 2014 je bila izvedena popolna ocena tveganja, ki je opredelila nove varnostne ukrepe na področju IT, ki se sprejemajo od leta 2015. Zaradi priporočil Službe za notranjo revizijo iz revizijskega poročila o registru EU ETS (varnost IT) se izvajajo ukrepi za dodatno izboljšanje varnosti registrskega sistema, upravljanje, zagotavljanje kakovosti in preskušanje. Od leta 2014 se izvajajo dodatni ukrepi za zmanjšanje tveganja.

Leta 2019 je bila opravljena nova ocena tveganja za register Unije. GD CLIMA je pripravil nov varnostni načrt z 12 varnostnimi ukrepi, ki jih je treba izvesti v dveh letih v tesnem sodelovanju z DIGIT.

Izvajanje se spremlja na ravni višjega vodstva z rednim zasedanjem usmerjevalnega odbora, ki vključuje GD CLIMA in DIGIT.

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

Ta pobuda ne prinaša novih večjih kontrol/tveganj, ki jih obstoječi okvir notranjega nadzora še ne zajema. Niso predvideni posebni ukrepi, ki presegajo uporabo finančne uredbe.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Kot odziv na posebna tveganja goljufij za EU ETS je GD za podnebno politiko okrepil smernice za celotno Komisijo v zvezi s poklicno etiko in integriteto z zadevnim Etičnim kodeksom in kodeksom ravnanja v zvezi s trgovanjem z notranjimi informacijami, goljufijami in razkritjem občutljivih informacij, posebnim usposabljanjem in pobudami za ozaveščanje. Prav tako je razvil politiko klasifikacije občutljivih informacij EU ETS in zadevna navodila za ravnanje s tremi ravnmi občutljivosti. Zadevne tri oznake ETS je odobril GD za človeške vire in varnost (kot je navedeno v reviziji 10 varnostnega obvestila 1). GD za človeške vire in varnost je leta 2019 objavil varnostno obvestilo C(2019) 1904 o posodobitvi politike o občutljivih netajnih podatkih. GD CLIMA je v skladu s to novo politiko objavil nova navodila za ravnanje z občutljivimi netajnimi podatki GD CLIMA. Redno se organizirajo ustrezna usposabljanja za novince.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

(2) Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta	Prispevek			
	številka	dif./ nedif.[1]	držav Efte[2]	držav kandidatk[3]	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
3	09 01 01 01	nedif.	DA	NE	NE	NE
3	09 02 03	dif.	DA	NE	NE	NE
7	20 01 02 01	nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 01	nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 02	nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 03	nedif.	NE	NE	NE	NE

(3) Zahtevane nove proračunske vrstice: ni relevantno.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ✓ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	3	„naravni viri in okolje“

GD CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**SKUPAJ**
Odobritve za poslovanje								
09 02 03	obveznosti	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	**8,126**
	plačila	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	**5,622**
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
Odobritve za GD CLIMA SKUPAJ	**obveznosti**	**= 1 + 3**	**2,270**	**3,118**	**3,615**	**3,077**	**2,320**	**14,400**
	plačila	**= 2 + 3**	**1,029**	**2,128**	**2,815**	**2,931**	**2,992**	**11,895**

	obveznosti	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	**8,126**
Odobritve za poslovanje SKUPAJ	plačila	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	**5,622**
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
Odobritve iz RAZDELKA 3 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	**obveznosti**	**= 4 + 6**	**2,270**	**3,118**	**3,615**	**3,077**	**2,320**	**14,400**
	plačila	**= 5 + 6**	**1,029**	**2,128**	**2,815**	**2,931**	**2,992**	**11,895**

	obveznosti	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	**8,126**
Odobritve za poslovanje SKUPAJ	plačila	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	**5,622**
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	**obveznosti**	**= 4 + 6**	**2,270**	**3,118**	**3,615**	**3,077**	**2,320**	**14,400**
	plačila	**= 5 + 6**	**1,029**	**2,128**	**2,815**	**2,931**	**2,992**	**11,895**

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga (Priloga V k notranjim pravilom), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
GD CLIMA						
Človeški viri	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	**17,936**
Drugi upravni odhodki	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	**0,910**
GD CLIMA SKUPAJ	**3,554**	**4,052**	**3,824**	**3,708**	**3,708**	**18,846**

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)	**3,554**	**4,052**	**3,824**	**3,708**	**3,708**	**18,846**

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	**33,245**
	plačila	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	**30,741**

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije	Proračunska vrstica	REALIZACIJE		2023		2024		2025		2026		2027		Skupaj	
		vrsta[1]	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški
specifični cilj št. 4 – pomorstvo															
– posodobitev platforme Thetis-MRV	09 02 03	sporazum o sodelovanju z EMSA			0,250										**0,250**
– spremembe registra Unije	09 02 03	naročila storitev			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		**0,949**
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		**2,314**
– razširitev storitvenega centra	09 02 03	naročila storitev			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		**0,280**
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		**0,306**
– posodobitev sistema SPP ETS	09 02 03	naročila storitev			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		**0,579**
Seštevek za specifični cilj št. 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		**4,677**
specifični cilj št. 5 – stavbe in promet															
– spremembe registra Unije	09 02 03	naročila storitev			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		**0,633**
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		**1,476**
– razširitev storitvenega centra	09 02 03	naročila storitev			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		**1,007**
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		**2,178**
– posodobitev sistema SPP ETS	09 02 03	naročila storitev			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		**4,429**
Seštevek za specifični cilj št. 5					**1,036**		**1,898**		**2,734**		**2,362**		**1,692**		**9,722**
SKUPAJ					**2,270**		**3,118**		**3,615**		**3,077**		**2,320**		**14,400**

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ✓ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira						
Človeški viri	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	**17,936**
Drugi upravni odhodki	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	**0,910**
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	**18,846**
Odobritve zunaj RAZDELKA 7[1] večletnega finančnega okvira						
Človeški viri						
Drugi upravni odhodki	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
SKUPAJ	**4,583**	**5,684**	**5,300**	**4,892**	**4,660**	**25,119**

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ✓ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

		2023	2024	2025	2026	2027
Ÿ Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)						
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)		22	24	24	24	24
20 01 02 03 (delegacije)						
01 01 01 01 (posredne raziskave)						
01 01 01 11 (neposredne raziskave)						
Druge proračunske vrstice (navedite)						
Ÿ Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)[1]						
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)						
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)						
XX 01 xx yy zz	– na sedežu					
	– na delegacijah					
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)						
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)						
Druge proračunske vrstice (navedite)						
SKUPAJ		**22**	**24**	**24**	**24**	**24**

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	Dodatni človeški viri so potrebni za: – pripravo in odobritev sprememb sekundarne zakonodaje o določitvi podrobnih izvedbenih pravil o prodaji pravic na dražbah; register Unije; spremljanje in poročanje; preverjanje poročil o emisijah in za akreditacijo preveriteljev; brezplačno dodelitev; – naloge izvajanja v zvezi z razširitvijo ETS na pomorski prevoz (vključno s potrebnimi spremembami obstoječega sistema SPP) ter novim trgovanjem z emisijami za stavbe in cestni promet; – javno naročanje novih dražbenih sistemov za prodajo splošnih pravic ter novih vrst pravic za sektorja stavb in cestnega prometa na dražbah; – spremljanje izvajanja obveznosti glede spremljanja, poročanja in preverjanja; – nadaljnje izvajanje skladov za nizkoogljične tehnologije in nadzor nad njimi; – prilagoditve informacijske tehnologije v registru Unije.
Zunanji sodelavci	

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- ✓ se lahko v celoti financira znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Odhodki se bodo krili s sredstvi programa LIFE.

- ☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

–

- ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

–

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ✓ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;
- ☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**Skupaj**
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo						
Sofinancirane odobritve SKUPAJ						

Ocenjene posledice za prihodke

- ☐ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ✓ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
  - ✓ za lastna sredstva,
  - ✓ za druge prihodke.

  navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude[74]				
		2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Člen …….						

Za namenske prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

–

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

Tega ni mogoče količinsko opredeliti

[74] Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.