



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W komunikacie w sprawie **Europejskiego Zielonego Ładu**¹ zainicjowano nową unijną strategię wzrostu gospodarczego mającą przekształcić UE w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna. W strategii tej potwierdzono, że ambicją Komisji jest zwiększenie celów klimatycznych oraz to, by do 2050 r. Europa stała się pierwszym kontynentem neutralnym dla klimatu. Jej celem jest również ochrona zdrowia i dobrobytu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia, warunków życia i pracy oraz dobrobytu obywateli Unii.

Znalezienie rozwiązania problemu zmiany klimatu jest sprawą niecierpiącą zwłoki. Zgodnie z ustaleniami naukowymi przedstawionymi w sprawozdaniu specjalnym Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) do około 2050 r. w skali światowej trzeba osiągnąć neutralność pod względem emisji CO₂, a jak najszybciej w późniejszych latach tego stulecia – neutralność pod względem emisji wszystkich innych gazów cieplarnianych. Rozwiązanie tej pilnej kwestii wymaga od UE intensyfikacji działań i objęcia światowego przywództwa poprzez osiągnięcie do 2050 r. neutralności klimatycznej. Cel ten został określony w komunikacie „**Czysta planeta dla wszystkich** – Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki”².

W opublikowanym we wrześniu 2020 r. komunikacie Komisji dotyczącym **ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r.**³ („Plan w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.”) opartym na strategii Europejskiego Zielonego Ładu i kompleksowej ocenie skutków zaproponowano zwiększenie ambitnego celu UE i przedstawiono kompleksowy plan na rzecz zwiększenia w sposób odpowiedzialny wiążącego celu Unii Europejskiej na rok 2030 w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 %. Zwiększenie ambitnego już teraz celu na 2030 r. pomaga dać pewność decydentom i inwestorom, tak aby decyzje podejmowane w nadchodzących latach nie spowodowały utrwalenia poziomów emisji niezgodnych z celem UE, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Cel na rok 2030 jest zgodny z celem porozumienia paryskiego polegającym na utrzymaniu wzrostu globalnej temperatury na poziomie znacznie niższym niż 2 °C oraz kontynuowaniu działań na rzecz utrzymania go na poziomie 1,5 °C.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 562 final.

Rada Europejska zatwierdziła nowy wiążący cel UE na 2030 r. na posiedzeniu w grudniu 2020 r.⁴ Rada wezwała również Komisję, „by oceniła, w jaki sposób wszystkie sektory gospodarki mogą najlepiej przyczynić się do osiągnięcia celu na 2030 r., i by przedstawiła niezbędne wnioski wraz z dogłębną analizą skutków środowiskowych, gospodarczych i społecznych na szczeblu państw członkowskich, uwzględniając krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu oraz dokonując przeglądu istniejących elastycznych możliwości”.

W tym celu, zgodnie z ustaleniami poczynionymi ze współprawodawcami, dzięki **Europejskiemu prawu o klimacie**⁵ cel neutralności klimatycznej UE stanie się prawnie wiążący, a ambitny cel na 2030 r. zostanie zwiększony poprzez ustanowienie wartości docelowej redukcji emisji netto na poziomie co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r.

Aby podążać ścieżką proponowaną w Europejskim prawie o klimacie i osiągnąć ten zwiększony poziom ambicji na 2030 r., Komisja dokonała przeglądu obecnie obowiązujących przepisów dotyczących klimatu i energii, na podstawie których oczekuje się obniżenia emisji gazów cieplarnianych tylko o 40 % do 2030 r. i o 60 % do 2050 r. Jak ogłoszono w Planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r., pakiet legislacyjny „**Gotowi na 55**” jest najbardziej kompleksowym elementem działań na rzecz realizacji nowego ambitnego celu klimatycznego na 2030 r., przy czym konieczny będzie wkład ze strony wszystkich sektorów gospodarki i w ramach wszystkich strategii politycznych.

W grudniu 2020 r. Rada Europejska zwróciła się także do Komisji o rozważenie zbadania sposobów wzmocnienia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), przy jednoczesnym zachowaniu integralności tego systemu przy uwzględnieniu potrzeby zaradzenia skutkom dystrybucyjnym i ubóstwu energetycznemu. Rada Europejska zwróciła się także do Komisji o to, by rozważyła ona zaproponowanie środków umożliwiających sektorom energochłonnym opracowywanie i wdrażanie innowacyjnych, neutralnych klimatycznie technologii przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności tych sektorów.

W 2018 r. zmieniono obowiązujące przepisy dotyczące unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, aby zapewnić do 2030 r. redukcję unijnych emisji o 43 % w porównaniu z 2005 r., co jest spójne z ogólnogospodarczym celem UE polegającym na redukcji emisji o co najmniej 40 % do 2030 r. w porównaniu z 1990 r. Jak wynika jednak z niedawnej analizy przeprowadzonej przez służby Komisji, jeśli prawodawstwo pozostanie niezmienione, sektory objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji zamiast tego osiągną w 2030 r. redukcję emisji o 51 % w porównaniu z 2005 r.⁶

Chociaż oznaczałoby to przekroczenie wspomnianej wyżej redukcji o 43 %, w dalszym ciągu byłby to niewystarczający wkład do ogólnego celu zakładającego redukcję o co najmniej

⁴ Konkluzje Rady Europejskiej z 10–11 grudnia 2020 r., EUCO 22/20 CO EUR 17, CONCL 8.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁶ Według unijnego scenariusza odniesienia 2020 (REF), który stanowi poziom odniesienia dla oceny skutków (zob. sekcja 5.1 oceny skutków).

55 % w porównaniu z 1990 r. Głównym celem tej inicjatywy jest więc dokonanie przeglądu dyrektywy o handlu emisjami w sposób proporcjonalny do ambitnego celu klimatycznego na 2030 r. polegającego na osiągnięciu do 2030 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem w 1990 r., przy jednoczesnym utrzymaniu stopniowej i zrównoważonej ścieżki do neutralności klimatycznej do 2050 r., w sposób opłacalny i spójny, równocześnie biorąc pod uwagę potrzebę sprawiedliwej transformacji oraz konieczność wkładu w działania klimatyczne UE ze strony wszystkich sektorów.

Jak wyjaśniono w ocenie skutków, uważa się, że wkład sektorów objętych EU ETS zakładający redukcję o 61 % w porównaniu z 2005 r. najlepiej odzwierciedla wyniki Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. i jest uznawany za ambitny cel EU ETS w zakresie wkładu w ogólny cel redukcji emisji o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. Zwiększenie wkładu EU ETS w środowisko obejmuje dostosowanie przede wszystkim łącznej liczby uprawnień wydanych w ramach EU ETS („pułap”). Zredukowana liczba dostępnych na rynku uprawnień wpływa jednak na inne filary EU ETS oraz na cenę emisji dwutlenku węgla. Ma to wpływ na podstawowe zasady, takie jak potrzeba stabilności rynkowej, ochrona przed ryzykiem ucieczki emisji gazów cieplarnianych, starannie zrównoważone efekty dystrybucyjne w poszczególnych państwach członkowskich oraz dostępność funduszy do celów zwiększonych potrzeb inwestycyjnych w zakresie technologii niskoemisyjnych.

W czasie, gdy EU ETS jest dostosowywany do ogólnego celu redukcji emisji o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r., zwiększone ambitne cele klimatyczne również należy odzwierciedlić we wkładzie sektorów znajdujących się obecnie poza zakresem EU ETS w działania klimatyczne UE. W ocenie skutków towarzyszącej Planowi w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. stwierdzono, że przy braku dodatkowych środków emisje w określonych sektorach nie zostaną zredukowane w stopniu wymaganym, by być na drodze do osiągnięcia w całej gospodarce redukcji emisji na poziomie 55 %. W rzeczywistości emisje w transporcie morskim są dziś większe niż w 1990 r. i przewiduje się, że w przypadku dotychczasowego scenariusza postępowania będą one w dalszym ciągu rosły. Wszystkie ścieżki ocenione w ramach Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. oraz kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁷ przewidują redukcję emisji pochodzących z żeglugi międzynarodowej o 80–82 % do 2050 r. w porównaniu z 1990 r. (co równa się redukcji emisji o 88–89 % w porównaniu z 2008 r.)⁸ w celu zachowania zgodności ze zwiększonym poziomem ambitnych celów klimatycznych. Komisja Europejska zobowiązała się zatem do rozszerzenia zakresu EU ETS na transport morski w ramach pakietu środków UE w odniesieniu do emisji pochodzących z transportu morskiego wraz z działaniami uzgodnionymi w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). W tym kontekście Komisja z zadowoleniem przyjmuje postępy poczynione od 2019 r. przez Parlament Europejski i Radę w związku z wnioskiem dotyczącym zmiany

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

⁸ Wybór 2008 r. jako roku odniesienia dla prognoz redukcji emisji w transporcie morskim ma umożliwić spójność z celami IMO, jako że wszystkie one wyrażone są w odniesieniu do 2008 r.

rozporządzenia (UE) 2015/757⁹ w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki (COM(2019) 38 final); Komisja odnotowuje poparcie wyrażone na posiedzeniu plenarnym Parlamentu Europejskiego dla rozszerzenia zakresu EU ETS, by od 2023 r. obejmował on emisje pochodzące z transportu morskiego. Emisje pochodzące z transportu morskiego należy włączyć do istniejącego systemu handlu uprawnieniami do emisji. W celu zapewnienia sprawnego przejścia należy wprowadzić okres przejściowy, w którym przedsiębiorstwa żeglugowe będą musiały przekazać do umorzenia uprawnienia jedynie w odniesieniu do części ich zweryfikowanych emisji, stopniowo zwiększając je do 100 % w ciągu 4 lat. Ponieważ poprzez rozszerzenie zakresu o transport morski do istniejącego ETS dodano by jedynie około 90 mln ton CO₂, wpływ na dostępność uprawnień dla innych uwzględnionych sektorów pozostałby ograniczony.

W celu uwzględnienia włączenia sektora morskiego do EU ETS należy zmienić rozporządzenie (UE) 2015/757, w szczególności w kwestii zgłaszania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, z uwzględnieniem roli organów administrujących w odniesieniu do przedsiębiorstw żeglugowych. Te zmiany stanowią uzupełnienie zmian zaproponowanych w COM(2019) 38 final.

Jak wyszczególniono w Planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r., sektor budownictwa jest obecnie bezpośrednio i pośrednio odpowiedzialny za 36 % emisji gazów cieplarnianych związanych z energią w UE i ma duży i racjonalny pod względem kosztów potencjał redukcji emisji. Ponad połowa tych emisji jest już objęta zakresem istniejącego ETS; w szczególności są to emisje z dostarczania energii do użytku w budynkach oraz większość emisji z systemów lokalnego ogrzewania. Wiele domów jest jednak nadal ogrzewanych przy użyciu przestarzałych systemów wykorzystujących zanieczyszczające paliwa kopalne, takie jak węgiel i ropa.

Sektor transportu drogowego również ma duży potencjał redukcji racjonalnej pod względem kosztów. Obecnie transport drogowy odpowiada za jedną piątą emisji gazów cieplarnianych UE, a od 1990 r. jego udział w emisji wzrósł o ponad jedną czwartą. Jak już uwzględniono w komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, Komisja proponuje włączenie sektora budowlanego i transportu drogowego do systemu handlu uprawnieniami do emisji. Objęcie tych sektorów handlem uprawnieniami do emisji w kontekście innych odpowiednich środków regulacyjnych i inwestycyjnych dla danych sektorów zapewniłoby większe i bardziej zharmonizowane zachęty gospodarcze do redukcji emisji w tych sektorach w UE oraz większą pewność osiągnięcia redukcji emisji w tych sektorach.

Handel uprawnieniami do emisji dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego należy wprowadzić w drodze oddzielnego, ale powiązanego systemu handlu uprawnieniami do emisji. Pozwoli to uniknąć jakichkolwiek zakłóceń w dobrze funkcjonującym systemie handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do instalacji stacjonarnych i lotnictwa,

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

zważywszy na odmienny potencjał redukcji w tych sektorach oraz różne czynniki wpływające na popyt. Każde ewentualne połączenie obu systemów należy ocenić na podstawie doświadczeń dopiero po kilku latach funkcjonowania nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji. Rozszerzenie zakresu na sektor budowlany i sektor transportu drogowego wymaga zastosowania podejścia oddolnego do podmiotów objętych regulacją.

Stabilność rynkowa ma zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania EU ETS w ramach dążenia do osiągnięcia jego celów. W celu zapewnienia stabilności rynkowej decyzją (UE) 2015/1814¹⁰ ustanowiono rezerwę stabilności rynkowej (MSR). Rezerwa ta zaczęła funkcjonować w styczniu 2019 r. Celem rezerwy stabilności rynkowej jest rozwiązanie problemu historycznych przypadków nierównowagi rynkowej oraz zwiększenie odporności EU ETS na poważne przypadki nierównowagi. Mechanizm ten musi zachowywać stabilność regulacyjną i zapewniać długoterminową przewidywalność. W art. 3 decyzji na Komisję nałożono obowiązek dokonania przeglądu funkcjonowania rezerwy w terminie trzech lat od rozpoczęcia jej funkcjonowania. Przegląd ten należy rozpatrywać w połączeniu ze skutkami zwiększenia ambicji EU ETS dla stabilności rynkowej, dlatego też w niniejszym wniosku proponuje się niezbędne zmiany w rezerwie wraz ze zmianami w EU ETS.

W tym kontekście niniejszy wniosek stanowiący część pakietu „Gotowi na 55” ma następujące cele szczegółowe:

- wzmocnienie EU ETS w jego obecnym zakresie, aby zapewnić odpowiedni wkład w osiąganie ogólnego celu polegającego na ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r.;
- zapewnienie nieprzerwanej, skutecznej ochrony sektorów narażonych na znaczne ryzyko ucieczki emisji gazów cieplarnianych przy jednoczesnym wprowadzeniu zachęt do upowszechniania technologii niskoemisyjnych;
- zniwelowanie dystrybucyjnych i społecznych skutków tego przejścia poprzez przegląd wykorzystania dochodów z aukcji oraz wielkości i funkcjonowania mechanizmów finansowania rozwiązań niskoemisyjnych;
- zapewnienie, aby sektory obecnie nieobjęte EU ETS przyczyniały się w sposób efektywny kosztowo do ograniczenia emisji, które jest niezbędne do osiągnięcia celów UE i do wywiązania się z zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, w szczególności poprzez objęcie zasadami EU ETS emisji z transportu morskiego oraz emisji z sektora budowlanego i sektora transportu drogowego, przy jednoczesnym zapewnieniu synergii z innymi strategiami politycznymi ukierunkowanymi na te sektory;
- przegląd systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO₂ pochodzących z transportu morskiego, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS;

¹⁰ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).

- przegląd rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z odpowiednimi zobowiązaniami prawnymi oraz zbadanie ewentualnych zmian w jej strukturze, aby osiągnąć cele prawne określone w decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej oraz rozwiązać wszelkie kwestie, które mogą się pojawić w kontekście zwiększonych ambicji.
- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Redukcja emisji gazów cieplarnianych wymaga udziału wszystkich sektorów gospodarki. Pakiet klimatyczno-energetyczny „Gotowi na 55” stanowi duży krok w kierunku przeglądu przepisów Unii w celu dostosowania ich do bardziej ambitnych celów klimatycznych UE. Wszystkie inicjatywy wchodzące w skład pakietu są ze sobą ściśle powiązane, a każda z nich zależy od koncepcji pozostałych. Niniejszy wniosek ustawodawczy stanowi uzupełnienie wniosków zawartych w pakiecie i jest z nimi zgodny.

Sektory nieobjęte EU ETS uwzględniono w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego¹¹ („rozporządzenie ESR”), w którym określono ogólny cel polegający na redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej UE, a także wiążące cele roczne dla poszczególnych państw członkowskich, które mają zostać osiągnięte do 2030 r. Rozporządzenie ESR obejmuje między innymi sektor transportu drogowego i sektor budowlany, jak również emisje z żeglugi krajowej, które łącznie odpowiadają za około 50 % emisji ESR. W przeciwieństwie do EU ETS sektory objęte rozporządzeniem ESR nie podlegają ogólnounijnemu sygnałowi cenowemu dotyczącemu emisji dwutlenku węgla. Zapewniając dodatkowe zachęty gospodarcze (poprzez ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych) konieczne do osiągnięcia opłacalnych redukcji emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, nowy ETS stanowiłby uzupełnienie rozporządzenia ESR w obecnym zakresie, który utrzymuje zachęty i odpowiedzialność za działania krajowe. Duże znaczenie tego drugiego działania wyraził również szereg zainteresowanych stron. Jako że ambitny cel na 2030 r. w zakresie handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora budowlanego i sektora transportu drogowego określono w sposób spójny z opłacalnym wkładem sektorów objętych tym systemem, nie dochodzi do zakłócenia wkładu sektorów objętych rozporządzeniem ESR, których nie obowiązuje ogólnounijne ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych. Środki krajowe, które zwalczają bariery pozacenowe lub udostępniają alternatywne rozwiązania, mogą sprawić, że ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych będzie skuteczniejsze.

Dyrektywa (UE) 2018/410 stanowi w motywie 4, że działania ze strony IMO lub Unii, w tym prace przygotowawcze dotyczące przyjęcia i wdrożenia środka zapewniającego, aby sektor ten wносił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego, przy należyтым uwzględnieniu przez wszystkie zainteresowane strony, powinny zacząć się w 2023 r. Ponadto ograniczenie emisji z transportu morskiego

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych osiąganych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań w dziedzinie klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).

stanowi element zobowiązania całej gospodarki UE do redukcji emisji na podstawie porozumienia paryskiego.

Do chwili obecnej nie wprowadzono odpowiednich środków – ani na poziomie światowym, ani w UE – które pozwoliłyby zredukować emisje z sektora transportu morskiego w stopniu wystarczającym do dostosowania emisji do bardziej ambitnych celów klimatycznych UE. Na poziomie unijnym emisje CO₂ ze statków o pojemności brutto powyżej 5 000 jednostek płynących do portów w EOG lub z portów w EOG są monitorowane, raportowane i weryfikowane od 2018 r. (na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim)¹². Na świecie wdrożono ramy regulacyjne dotyczące efektywności energetycznej nowych statków i niedawno zatwierdzono środki w zakresie efektywności energetycznej dla już eksploatowanych statków. Ponadto IMO przyjęła Wstępną strategię ws. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, w której określono cel polegający na redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. o co najmniej 50 % w porównaniu z poziomem z 2008 r. Chociaż niedawne postępy osiągnięte w ramach IMO są mile widziane, środki te są niewystarczające do obniżenia emisyjności żeglugi międzynarodowej zgodnie z międzynarodowymi celami w zakresie klimatu.

Biorąc pod uwagę tę sytuację, Komisja Europejska zobowiązała się do zaproponowania koszyka środków unijnych w celu zwiększenia udziału transportu morskiego w działaniach klimatycznych, wraz ze środkami uzgodnionymi na poziomie ogólnoświatowym w ramach IMO. Oprócz rozszerzenia EU ETS na transport morski koszyk środków zawiera w szczególności inicjatywę FuelEU Maritime, która ma na celu zwiększenie popytu na odnawialne transportowe paliwa alternatywne oraz wykorzystania tych paliw, a także wniosek dotyczący przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii¹³ w odniesieniu do obowiązującego zwolnienia z podatku paliwa wykorzystywanego przez statki.

Obecnie EU ETS bezpośrednio lub pośrednio obejmuje około 30 % emisji pochodzących z ogrzewania budynków. Wiąże się to z objęciem przez EU ETS systemu lokalnego ogrzewania i energii elektrycznej wykorzystywanej w celach grzewczych. Włączenie wszystkich emisji pochodzących ze spalania paliw kopalnych w tym sektorze oraz uwzględnienie ich w unijnym handlu uprawnieniami do emisji zapewniłoby ważne korzyści związane z efektywnością redukcji emisji. Jeżeli chodzi o transport drogowy, handel uprawnieniami do emisji posiadałby tę zaletę, że w ramach pułapu obejmowałby emisje parku i jednocześnie stanowiłby zachętę do zmiany zachowania, która na stałe wpływałaby na rozwiązania dotyczące mobilności poprzez wysyłanie sygnału cenowego. Niemniej jednak normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych stanowią główny czynnik napędowy zapewniający podaż nowoczesnych i innowacyjnych czystych ekologicznie pojazdów, w tym pojazdów elektrycznych. Równolegle do stosowania handlu uprawnieniami do emisji w transporcie drogowym Komisja proponuje wzmocnienie norm emisji CO₂ w odniesieniu do

¹² Rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

¹³ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51).

samochodów osobowych i dostawczych na 2030 r., aby zapewnić czystą ścieżkę do mobilności bezemisyjnej. Oprócz już określonych możliwych sposobów wykorzystania dochodów z aukcji, które obejmują np. wspieranie kształtowania umiejętności i relokacji pracy, część dochodów uzyskanych z handlu uprawnieniami do emisji w nowych sektorach mogłaby zostać wykorzystana do przeciwdziałania skutkom społecznym wynikającym z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w tych sektorach oraz zainwestowana w środki mające na celu przyspieszenie fali renowacji budynków, a także upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych oraz rozwój niezbędnej infrastruktury, takiej jak strategicznie rozmieszczone, inteligentne stacje uzupełniania paliwa i ładowania pojazdów bezemisyjnych. Środki wspomagające mające na celu promowanie efektywności energetycznej w gospodarstwach domowych znajdujących się w trudnej sytuacji lub o niskich dochodach mogłyby również przyczynić się do uniknięcia nadmiernych efektów dystrybucyjnych. W tym celu w ramach pakietu legislacyjnego „Gotowi na 55” Komisja proponuje ustanowienie Społecznego Funduszu Klimatycznego w celu sfinansowania odpowiednich planów państw członkowskich odnoszących się do społecznych aspektów handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora budowlanego i sektora transportu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstw i użytkowników transportu. Część dochodów z aukcji w ramach nowego systemu ma być przeznaczona na finansowanie planów państw członkowskich.

Proponuje się, aby poziom ambicji, pułap emisji i ścieżki emisji na potrzeby nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji zostały ustalone w sposób spójny, zgodnie z efektywnymi pod względem kosztów redukcjami emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, wynikającymi z połączenia ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych i wzmocnienia istniejących ram regulacyjnych dotyczących tych sektorów.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Europejski Zielony Ład, określony w nim cel neutralności klimatycznej, a także dwojaka transformacja – ekologiczna i cyfrowa stanowią główny priorytet Unii Europejskiej. Pakiet „Gotowi na 55”, Next Generation EU oraz wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027 pomogą w osiągnięciu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, do której dąży Europa. Połączenie tych polityk pozwoli rozwiązać problem kryzysu gospodarczego i przyspieszy przejście na czystą i zrównoważoną gospodarkę, łącząc działania w dziedzinie klimatu ze wzrostem gospodarczym.

Redukcja emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r. o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r. w skali całej gospodarki wymaga nie tylko zmiany obecnego klimatu, ale także ram polityki energetycznej. Pakiet „Gotowi na 55” obejmuje kompleksowy przegląd przepisów dotyczących klimatu i energii, które mają służyć osiągnięciu tego celu. Wniosek dotyczący zmiany ETS jest częścią tego dużego zestawu spójnie opracowanych wniosków dotyczących polityki. ETS jest podstawowym instrumentem mającym pomóc UE w osiągnięciu bardziej ambitnego celu na 2030 r. oraz w pomyślnej i sprawiedliwej transformacji w kierunku osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r. Dlatego niniejsza inicjatywa ustawodawcza jest powiązana z innymi obszarami polityki, w tym z polityką zewnętrzną Unii. Na przykład,

jako ogólnounijny instrument rynkowy, ETS jest spójny z rynkiem wewnętrznym UE i jeszcze bardziej go wzmacnia.

Zwiększony fundusz innowacyjny w ramach dyrektywy o handlu emisjami, jako jeden z głównych instrumentów UE służących przybliżeniu innowacyjnych technologii niskoemisyjnych do rynku, uzupełnia inne instrumenty, takie jak „Horyzont 2020” i „Horyzont Europa”, które koncentrują się głównie na wcześniejszych fazach badań. Zwiększony fundusz modernizacyjny w ramach dyrektywy o handlu emisjami wspiera inwestycje w modernizację sektora energetycznego i szerszych systemów energetycznych, zwiększanie efektywności energetycznej oraz ułatwianie sprawiedliwej transformacji w regionach górniczych państw członkowskich o niższych dochodach. Stanowi to uzupełnienie innych instrumentów, takich jak polityka spójności i Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.

Spójność z innymi politykami Unii zapewnia się również poprzez zgodność ocen skutków dotyczących EU ETS z ocenami skutków dotyczącymi pozostałych elementów ram polityki klimatyczno-energetycznej i transportowej na 2030 r.¹⁴ – takich jak komplementarność rozszerzenia handlu uprawnieniami do emisji z dyrektywą w sprawie efektywności energetycznej¹⁵ – oraz z innymi środkami przedstawionymi jako część pakietu środków mających na celu rozwiązanie problemu emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego. Wykorzystywane są wspólny scenariusz odniesienia i wspólne podstawowe scenariusze polityczne wraz z innymi inicjatywami w ramach pakietu „Gotowi na 55”. Scenariusze te uwzględniają wszystkie istotne działania i polityki UE.

Przewiduje się, że dodatkowe koszty administracyjne związane z rozszerzeniem systemu na sektor transportu drogowego i sektor budowlany zostaną ograniczone poprzez wykorzystanie, w miarę możliwości, istniejących struktur stosowanych do celów wykonania przepisów dyrektywy w sprawie opodatkowania energii oraz wywiązania się z obowiązków w zakresie oszczędności energii wynikających z dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej. Z kolei nowy ETS – potencjalnie powiązany z oszczędnościami energii, o których mowa w art. 7 dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej – spowodowałby jeszcze większe dodatkowe oszczędności energii.

14

W szczególności: rozporządzenie ESR; rozporządzenie w sprawie użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF); normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych; dyrektywa w sprawie energii odnawialnej (przekształcona dyrektywa w sprawie energii odnawialnej); dyrektywa w sprawie efektywności energetycznej; oraz, na późniejszym etapie, dyrektywa w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. Inne istotne inicjatywy obejmują przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii; Plan działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń oraz przegląd dyrektywy w sprawie emisji przemysłowych; inicjatywy w zakresie mobilności, takie jak inicjatywy dotyczące paliw transportowych (inicjatywa FuelEU Maritime i inicjatywa ReFuelEU Aviation), oraz wniosek w sprawie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂.

15 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 192 TFUE. Zgodnie z art. 191 i art. 192 ust. 1 TFUE Unia Europejska przyczynia się do osiągnięcia m.in. następujących celów: zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska; promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewylącznych)

Dyrektywa EU ETS jest obowiązującym instrumentem ustawodawczym UE przyjętym w 2003 r. Zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TFUE cele niniejszego wniosku w sprawie zmiany dyrektywy EU ETS można osiągnąć jedynie poprzez zastosowanie instrumentu ustawodawczego na poziomie UE.

Podobnie obowiązującym środkiem unijnym jest decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych. Jej zmiany, będącej częścią niniejszego wniosku, nie można dokonać na szczeblu krajowym ani lokalnym, lecz wymaga ona działania na szczeblu unijnym.

Zmiana klimatu jest problemem o wymiarze transgranicznym, a działania UE mogą skutecznie uzupełniać i wzmacniać działania na szczeblu globalnym, regionalnym, krajowym i lokalnym. Zwiększenie wartości docelowych redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE na 2030 r. będzie miało wpływ na szereg sektorów w całej gospodarce UE, dlatego też skoordynowane działania na poziomie UE są niezbędne i mają znacznie większe szanse, by doprowadzić do koniecznej transformacji, stanowiąc silny bodziec dla racjonalnych pod względem kosztów zmian i pozytywnej konwergencji. Ponadto wiele elementów niniejszego wniosku ma istotny wymiar związany z rynkiem wewnętrznym, w szczególności warianty związane z ochroną przed ucieczką emisji gazów cieplarnianych oraz mechanizmami finansowania rozwiązań niskoemisyjnych.

Jako rynek uprawnień do emisji dwutlenku węgla EU ETS sprzyja dokonywaniu redukcji emisji za pomocą najbardziej racjonalnych pod względem kosztów rozwiązań stosowanych w pierwszej kolejności w odniesieniu do działań, które są nim objęte, co pozwala uzyskać większą efektywność dzięki skali tego systemu. Wdrożenie podobnego środka na poziomie krajowym spowodowałoby powstanie mniejszych, fragmentarycznych rynków uprawnień do emisji dwutlenku węgla, co groziłoby zakłóceniem konkurencji i prawdopodobnie doprowadziłoby do zwiększenia ogólnych kosztów redukcji emisji. Ta sama zasada obowiązuje w przypadku rozszerzenia systemu ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych na nowe sektory.

Transgraniczny wymiar transportu morskiego wymaga podjęcia skoordynowanych działań na szczeblu europejskim. Działania UE mogą również inspirować i torować drogę do

podejmowania szerzej zakrojonych działań, np. w odniesieniu do transportu morskiego – w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej i przez państwa trzecie.

- **Proporcjonalność**

Jak określono w sekcjach 3 i 7 oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi, wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu na 2030 r., jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych w UE, w sposób racjonalny pod względem kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

Rada Europejska zatwierdziła całkowitą ogólnogospodarczą i krajową redukcję emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55 % poniżej poziomów z 1990 r. Aby osiągnąć ten cel, niniejszy wniosek dotyczy znacznej części tych emisji gazów cieplarnianych i obejmuje przegląd dyrektywy EU ETS.

- **Wybór instrumentu**

Cele niniejszego wniosku można najlepiej osiągnąć za pomocą dyrektywy. Jest to najwłaściwszy instrument prawny do wprowadzania zmian w istniejącej dyrektywie o handlu emisjami (dyrektywa 2003/87/WE).

Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek osiągnięcia celów i wdrożenia środków do ich krajowych systemów prawa materialnego i procesowego. Jest to podejście, które daje państwom członkowskim większą swobodę w zakresie wdrażania środka UE niż rozporządzenie, ponieważ pozostawia im wybór najodpowiedniejszych sposobów wdrażania środków przewidzianych w dyrektywie. Dzięki temu państwa członkowskie mogą zapewnić zgodność zmienionych przepisów z istniejącym prawem materialnym i procesowym wdrażającym EU ETS, w szczególności z przepisami regulującymi wydawanie zezwoleń dla instalacji oraz środki egzekucyjne i sankcje.

Dyrektywa jest również właściwym instrumentem do zmiany decyzji (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej, ponieważ przegląd tego instrumentu prawnego jest ściśle związany z wpływem ambitniejszego celu EU ETS na stabilność rynku.

Niniejsza dyrektywa jest też właściwym instrumentem do zmiany rozporządzenia (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego, ponieważ niniejsza dyrektywa włącza emisje CO₂ z niektórych rodzajów działalności w zakresie transportu morskiego do EU ETS, w oparciu o dane dotyczące emisji pochodzące z rozporządzenia (UE) 2015/757.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Ze względu na wczesny etap wdrażania obecnych przepisów w zakresie ETS zmienionych dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410, które zaczęły obowiązywać w 2021 r., nie przeprowadzono oceny *ex post* ani oceny adekwatności w odniesieniu do niniejszego wniosku¹⁶. W związku z tym do oceny dostępne były ograniczone dane.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Na różnych etapach opracowywania niniejszego wniosku angażowano państwa członkowskie, przedstawiciele branży z sektora prywatnego, organizacje pozarządowe, instytucje badawcze i akademickie, związki zawodowe i obywateli.

Przegląd EU ETS opiera się na informacjach zwrotnych dotyczących Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. oraz na wzajemnych powiązaniach EU ETS z równoległymi dziedzinami polityki i szerzej zakrojonymi celami Europejskiego Zielonego Ładu. Głównym celem konsultacji w sprawie przeglądu EU ETS było zebranie opinii zainteresowanych stron na temat wzmocnienia istniejącego EU ETS, rozszerzenie EU ETS na nowe sektory (transport morski, jak również budynki, transport drogowy lub spalanie wszystkich paliw kopalnych) oraz przegląd rezerwy stabilności rynkowej. W ramach konsultacji poszukiwano również opinii na temat sposobów rozwiązania kwestii ryzyka ucieczki emisji gazów cieplarnianych, wykorzystania dochodów i mechanizmów wsparcia rozwiązań niskoemisyjnych.

W pierwszej kolejności Komisja zwróciła się o informacje zwrotne na temat wstępnej oceny skutków, w której przedstawiono wstępne ustalenia i warianty strategiczne przeglądu¹⁷. Następnie Komisja zorganizowała internetowe konsultacje publiczne, opracowując kwestionariusz w odniesieniu do każdego wniosku w ramach pakietu „Gotowi na 55”, na które otrzymała niemal 500 odpowiedzi¹⁸. Aby wesprzeć inicjatywę dotyczącą ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w transporcie morskim, przeprowadzono ukierunkowane badanie zainteresowanych stron obejmujące program ukierunkowanych rozmów¹⁹. Ponadto Komisja organizowała (wirtualne) dwustronne i wielostronne spotkania z udziałem zainteresowanych stron, w tym z przedstawicielami branży z różnych sektorów, związków zawodowych, organizacji pozarządowych i państw członkowskich, oraz uczestniczyła

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814 (Dz.U. L 76 z 19.3.2018, s. 3).

¹⁷ Informacje zwrotne na temat wstępnej oceny skutków można było przysyłać od dnia 29 października 2020 r. do dnia 26 listopada 2020 r. – otrzymano około 250 uwag. Wyniki można znaleźć pod adresem: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Zmiana-klimatu-aktualizacja-unijnego-systemu-handlu-uprawnieniami-do-emisji-ETS-pl>

¹⁸ W konsultacjach można było wziąć udział przez 12 tygodni – od dnia 13 listopada 2020 r. do dnia 5 lutego 2021 r. Wyniki można znaleźć pod adresem: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation-pl>

¹⁹ Badanie zainteresowanych stron prowadzono od grudnia 2020 r. do lutego 2021 r., a program ukierunkowanych rozmów od stycznia 2021 r. do lutego 2021 r.

w wirtualnych konferencjach. Co więcej, Komisja zleciła wykonawcy zorganizowanie dwóch warsztatów z udziałem ekspertów²⁰ poświęconych kwestii przeglądu rezerwy stabilności rynkowej.

Wyniki konsultacji przedstawiono w ocenie skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi, w miarę możliwości uwzględniając je w niniejszym wniosku.

Zasadniczo konsultacje publiczne pokazały szerokie poparcie dla EU ETS jako instrumentu politycznego.

Wiele zainteresowanych stron popiera wzmocnienie istniejącego EU ETS w celu zwiększenia ambicji jego celu zgodnie z nowym celem na 2030 r. i w oparciu o względy oszczędności kosztowej. Tylko niektórzy respondenci będący przedstawicielami sektora prywatnego i społeczeństwa obywatelskiego opowiadali się za odpowiednio niższym lub wyższym wkładem w porównaniu z zasadą oszczędności kosztowej. Zainteresowane strony zasadniczo uznały, że osiągnięcie ambitniejszych celów wymaga dostosowania współczynnika liniowego redukcji, natomiast niektóre z nich podkreśliły również znaczenie połączenia go z jednorazowym zmniejszeniem liczby uprawnień, co znajduje odzwierciedlenie w niniejszym wniosku.

Jeśli chodzi o przydział bezpłatnych uprawnień i ryzyko ucieczki emisji gazów cieplarnianych, znaczna większość zainteresowanych stron opowiada się za zmianą obecnych ram dotyczących ucieczki emisji gazów cieplarnianych, podczas gdy niektóre zainteresowane strony z branży chcą zachowania obecnych ram dotyczących ucieczki emisji gazów cieplarnianych bez zmian. Opinie na temat poszczególnych wariantów zmian są zróżnicowane, przy czym największe poparcie uzyskało wprowadzenie innych środków mających na celu jeszcze większe zachęcenie do ograniczania emisji gazów cieplarnianych. Wniosek przewiduje takie środki zachęty polegające na uzależnieniu przydziału bezpłatnych uprawnień od inwestycji w techniki zwiększające efektywność energetyczną. Modyfikacja wartości wskaźników referencyjnych w celu zapewnienia szybszego włączenia innowacji i postępu technologicznego spotkała się z poparciem szerokiego grona zainteresowanych stron, z wyjątkiem niektórych części sektora prywatnego. We wniosku przyjęto to podejście, ponieważ uważa się, że zapewnia ono bardziej sprawiedliwy i przejrzysty przydział bezpłatnych uprawnień niż większe cięcie dla wszystkich sektorów o jednorodny międzysektorowy współczynnik korygujący.

Jeśli chodzi o wykorzystanie dochodów z aukcji, wniosek odzwierciedla pogląd wyrażony przez wiele zainteresowanych stron odnośnie do potrzeby wprowadzenia bardziej rygorystycznych przepisów w celu zagwarantowania wydawania przez państwa członkowskie dochodów z aukcji w ramach EU ETS zgodnie z celami w zakresie klimatu.

Jeśli chodzi o mechanizmy finansowania rozwiązań niskoemisyjnych, zainteresowane strony zasadniczo z zadowoleniem przyjmują zwiększenie wielkości funduszu innowacyjnego, jak

²⁰

https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_pl

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

również wprowadzenie dodatkowych instrumentów wsparcia, takich jak kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla. Zostało to należycie odzwierciedlone we wniosku poprzez zwiększenie wielkości funduszu innowacyjnego i rozszerzenie jego zakresu.

Jeśli chodzi o fundusz modernizacyjny, większość zainteresowanych stron, w szczególności ze społeczeństwa obywatelskiego oraz z części sektora prywatnego, popiera zwiększenie funduszu modernizacyjnego, co znajduje odzwierciedlenie w niniejszym wniosku. Zainteresowane strony zasadniczo popierają uproszczenie rodzajów inwestycji, które mogą być finansowane ze środków funduszu modernizacyjnego, oraz zwiększenie spójności funduszu modernizacyjnego z Europejskim Zielonym Ładem. Wniosek przyczynia się do osiągnięcia tego celu poprzez usunięcie wyjątku dotyczącego finansowania systemu ciepłowniczego opartego na paliwach kopalnych w poszczególnych państwach członkowskich.

Rezerwa stabilności rynkowej cieszy się szerokim poparciem wśród grup zainteresowanych stron; brak jest jednak zgody co do tego, jakie zmiany należy wprowadzić w zakresie jej parametrów. Społeczeństwo obywatelskie wyraziło większe poparcie dla zaostrzenia parametrów rezerwy stabilności rynkowej niż sektor prywatny. Opowiedziano się za utrzymaniem zasady unieważnienia bez zastrzeżeń albo ze zmianą, natomiast niektóre zainteresowane strony zasugerowały, że zasada unieważnienia powinna zostać zniesiona. Podczas warsztatów z ekspertami niektóre zainteresowane strony zauważyły potrzebę wprowadzenia zmiennego wskaźnika pobrania, aby uniknąć dużych efektów prognozy i częstszych przeglądów. We wniosku zachowano równowagę między koniecznością zapewnienia zmniejszenia nadwyżki rynkowej w rozsądnym horyzoncie czasowym, przewidywalnością mechanizmu oraz jego złożonością. Ponadto wniosek dotyczący uwzględnienia uprawnień do emisji lotniczych oraz emisji lotniczych w obliczaniu nadwyżki odpowiada wariantowi preferowanemu przez większość zainteresowanych stron.

Jeśli chodzi o transport morski, zdecydowana większość zainteresowanych stron, które wzięły udział w ukierunkowanym badaniu, stwierdziła, że sektor morski powinien w większym stopniu niż obecnie przyczyniać się do realizacji działań w dziedzinie klimatu. Rozszerzenie istniejącego EU ETS na transport morski jest preferowanym wariantem ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych spośród proponowanych wariantów, natomiast przemysł morski podkreślił znaczenie środków na poziomie międzynarodowym. Wniosek uwzględnia opinie wyrażone przez zainteresowane strony, obejmując emisje z rejsów wewnątrzunijnych oraz połowę emisji z rejsów pozaunijnych, a także zawiera klauzulę przeglądową dotyczącą prac Międzynarodowej Organizacji Morskiej nad globalnymi środkami rynkowymi. Jest to jedno z pięciu podejść, które są nadal rozważane w kontekście Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC).

Jeśli chodzi o sektor transportu drogowego i sektor budowlany, szereg zainteresowanych stron, w tym partnerzy społeczni zarówno po stronie pracodawców, jak i pracowników, jest zasadniczo sceptycznych wobec rozszerzenia handlu uprawnieniami do emisji na te sektory. Spośród przedstawionych wariantów preferowanym przez szerokie grono zainteresowanych stron wariantem strategicznym jest wprowadzenie odrębnego, niezależnego systemu, co

znajduje odzwierciedlenie w niniejszym wniosku. Zdania są podzielone co do tego, czy w ramach przeglądu EU ETS należy już określić, kiedy i w jaki sposób handel uprawnieniami do emisji dla sektora transportu drogowego i sektora budowlanego mógłby być stopniowo włączany do istniejącego EU ETS. W szczególności organizacje pozarządowe wskazały na ryzyko związane z połączeniem tych dwóch systemów. Wniosek należycie uwzględnia te kwestie, proponując oddzielny, ale powiązany handel uprawnieniami do emisji oraz klauzulę przeglądową.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejszy wniosek opiera się na dowodach zgromadzonych w trakcie oceny skutków dotyczącej poprzedniego przeglądu EU ETS zakończonego w 2018 r., ocenie skutków towarzyszącej Planowi w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.²¹, analizie przeprowadzonej na poparcie europejskiej długoterminowej wizji strategicznej Komisji w zakresie dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki²² oraz odpowiednich dowodach zgromadzonych w ramach innych równoległych inicjatyw w zakresie Zielonego Ładu, a także wcześniejszych badaniach dotyczących emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu morskiego, sektora transportu drogowego i sektora budowlanego. Opiera się on na danych dotyczących emisji i doświadczeniach z wdrażania unijnych systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Podobnie jak inne wnioski i oceny skutków pakietu politycznego „Gotowi na 55” w niniejszym wniosku również wykorzystuje się zbiór zintegrowanych narzędzi modelowania obejmujących całość emisji gazów cieplarnianych gospodarki UE. Narzędzia te stosuje się do opracowania zestawu podstawowych scenariuszy odzwierciedlających wewnętrznie spójne pakiety polityki dostosowane do bardziej ambitnego celu klimatycznego na 2030 r. w oparciu o scenariusze opracowane na potrzeby Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.

Scenariusze opierają się na zaktualizowanym unijnym scenariuszu odniesienia²³, który stanowi prognozę ewolucji unijnych i krajowych systemów energetycznych oraz emisji gazów cieplarnianych w obecnych ramach polityki, która uwzględnia wpływ COVID-19. Scenariusze te przygotowano na mocy umowy z laboratorium E3M Narodowego Uniwersytetu Technicznego w Atenach, a szczegółowe wyniki modelowania opublikowano wraz z wnioskami.

Ponadto Komisja opiera się na rosnącej liczbie poddanych weryfikacji wzajemnej badań empirycznych dotyczących EU ETS i korzysta z kilku umów o wsparcie. Wśród umów o wsparcie Vivid Economics przeprowadziła badanie w celu wsparcia Komisji Europejskiej

²¹ SWD(2020) 176.

²² Komisja Europejska: Dogłębna analiza na poparcie komunikatu Komisji COM(2018) 773 pt. „Czysta planeta dla wszystkich – Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki”, Bruksela, dnia 28 listopada 2018 r.

²³ Oparte na modelowaniu prognozy tendencji w zakresie energii, transportu i emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. opracowane na podstawie spójnego zestawu założeń obejmującego UE, państwa członkowskie i politykę UE oraz specyficzne cechy państw członkowskich oraz na podstawie konsultacji z ekspertami z państw członkowskich.

w przeglądzie rezerwy stabilności rynkowej²⁴. Jeśli chodzi o przepisy dotyczące ucieczki emisji, działania wspierające przeprowadziły Öko-Institut, Trinomics, Ricardo i Adelphi.

Ponadto zespół badawczy pod przewodnictwem Ricardo przeprowadził badanie dotyczące EU ETS na potrzeby transportu morskiego i możliwe alternatywne opcje lub kombinacje pozwalające zredukować emisje gazów cieplarnianych²⁵.

- **Ocena skutków**

Dyrektywie będącej przedmiotem niniejszego wniosku towarzyszy ocena skutków, której podstawę stanowią ustalenia poczynione w ramach kompleksowej oceny skutków dotyczącej Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.²⁶ Na tej podstawie opracowano podstawę analityczną do wyznaczenia celu polegającego na redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55 % netto w porównaniu z 1990 r. Ogólnodostępne są również streszczenie oraz pozytywna opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej odnośnie do oceny skutków. Ocena skutków opiera się na zintegrowanych scenariuszach modelowania, które odzwierciedlają wzajemne oddziaływanie różnych instrumentów politycznych na podmioty gospodarcze, aby zapewnić komplementarność, spójność i skuteczność w osiąganiu ambitnych celów klimatycznych na 2030 r. Uzupełnieniem są dostępne dane i specjalne narzędzia analityczne służące do rozwiązywania konkretnych kwestii związanych z kształtowaniem polityki.

W ocenie skutków analizie poddano trzy rodzaje problemów. Po pierwsze, problemy związane z potrzebą wzmocnienia istniejącego EU ETS w sposób proporcjonalny do bardziej ambitnego celu, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r. o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r., przy jednoczesnym uniknięciu zachwiania równowagi między podażą a popytem. Po drugie, konieczność zapewnienia, aby pewne sektory w wystarczającym stopniu przyczyniały się do osiągnięcia tego bardziej ambitnego celu. Ponadto potrzeba poczynienia większych inwestycji i zwiększenia zdolności w celu rozwiązania kwestii dystrybucji skutków środków na rzecz redukcji emisji przy ograniczonych środkach finansowych.

Jeśli chodzi o wzmocnienie istniejącego EU ETS w celu zwiększenia jego ambicji zgodnie z celem na 2030 r. polegającym na ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 %, każdy z pakietów wariantów byłby skuteczny i efektywny w osiągnięciu tego celu na 2030 r. W ocenie skutków stwierdzono również, że potrzebne jest bardziej ukierunkowane podejście do przydziału bezpłatnych uprawnień w obszarach, w których ma on nadal zastosowanie, w formie wzmocnienia wskaźników referencyjnych i uwarunkowań

²⁴ Vivid Economics, (2021) – Review of the EU ETS' Market Stability Reserve [Przegląd rezerwy stabilności rynkowej w ramach EU ETS], sprawozdanie przygotowane dla DG CLIMA, publikacja w przygotowaniu.

²⁵ Ricardo, E3 Modelling i Trinomics, (2021) – „Badanie dotyczące EU ETS na potrzeby transportu morskiego oraz możliwych alternatywnych opcji lub kombinacji pozwalające zredukować emisje gazów cieplarnianych”, publikacja w przygotowaniu.

²⁶ SWD(2020) 176.

dotyczących wysiłków na rzecz obniżenia emisyjności, aby zachęcić do wdrażania technologii niskoemisyjnych.

Jeśli chodzi o rezerwę stabilności rynkowej, ocena skutków wykazała między innymi, że aby utrzymać prawidłowe funkcjonowanie EU ETS, wskaźnik pobrania należy utrzymać na poziomie 24 % do 2030 r. i dostosować w taki sposób, aby wyeliminować niepożądany „efekt progu”. Wspomniany efekt progu pojawia się, gdy łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC) jest bardzo bliska górnemu progowi wynoszącemu 833 mln, który określa pobór uprawnień w rezerwie stabilności rynkowej. W takim przypadku jedno uprawnienie mniej lub więcej w TNAC może uruchomić pełny wolumen poboru 200 mln uprawnień lub nie uruchomić niczego, w zależności od tego, czy TNAC jest powyżej czy poniżej progu. Niepewność co do tego, czy tak się stanie, może spowodować zmienność cen na rynku i zwiększyć ryzyko nadużyć na rynku.

Aby rozszerzyć ramy polityki na transport morski, przeanalizowano cztery główne warianty i różne zakresy geograficzne. Preferowanym wariantem jest włączenie sektora transportu morskiego do istniejącego EU ETS.

W ocenie skutków rozważano ustanowienie systemu handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora transportu drogowego i sektora budowlanego lub spalania wszystkich paliw kopalnych jako nowego samodzielnego sposobu handlu uprawnieniami do emisji jako wariantu głównego. Oba warianty zapewniłyby dodatkowe zachęty ekonomiczne, a dzięki pułapowi emisji zagwarantowałyby osiągnięcie do 2030 r. takiej samej względnej redukcji emisji w odnośnych sektorach, wynoszącej 43 % w porównaniu z 2005 r. Włączenie w zakres dodatkowego systemu handlu uprawnieniami do emisji jedynie sektora budowlanego i sektora transportu drogowego – w przeciwieństwie do wszystkich sektorów zużywających paliwa kopalne, które obecnie nie są objęte ETS – przynosi wyraźne korzyści pod względem efektywności ekonomicznej, zwłaszcza że pozwoliłoby uniknąć tworzenia nowego systemu ochrony przed ryzykiem ucieczki emisji gazów cieplarnianych dla tych części przemysłu drobnego, które potrzebowałyby takiego systemu, ale podlegałyby obciążeniom, które byłyby prawdopodobnie nieproporcjonalne do korzyści z niego płynących.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

W prawodawstwie dotyczącym EU ETS konsekwentnie preferuje się podejścia mające na celu zminimalizowanie obciążenia regulacyjnego zarówno dla podmiotów gospodarczych, jak i administracji. Wprawdzie większość instalacji objętych EU ETS należy do energochłonnych sektorów przemysłu, w których struktury rynkowe są złożone głównie z dużych przedsiębiorstw, ale wniosek dotyczy również małych podmiotów uczestniczących w systemie, które mogą być własnością MŚP lub mikroprzedsiębiorstw. W szczególności oprócz istniejących przepisów zmniejszających obciążenie administracyjne oraz koszty monitorowania i raportowania emisji, instalacje o niskim poziomie emisji korzystają z możliwości wyłączenia ich przez państwa członkowskie z EU ETS, jeżeli podlegają one krajowym środkom zapewniającym równoważny wkład na rzecz ograniczenia emisji.

Zgodnie ze zobowiązaniem Komisji do lepszego stanowienia prawa niniejszy wniosek został przygotowany w sposób kompleksowy, w oparciu o pełną przejrzystość i stałe zaangażowanie zainteresowanych stron, przy uwzględnieniu uwag zewnętrznych i kontroli zewnętrznej, aby zapewnić osiągnięcie właściwej równowagi (zob. też sekcja dotycząca gromadzenia i wykorzystania wiedzy eksperckiej).

Przewidywane rozszerzenie na transport morski opierałoby się na istniejących mechanizmach monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV), z których wyłączone są małe statki i które będą musiały zostać zmienione w celu dostosowania ich do handlu uprawnieniami do emisji. Utrzymanie jednego systemu MRV sprawi, że wysiłki związane z przestrzeganiem przepisów i obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw żeglugowych będą niższe niż w przypadku istnienia kilku systemów. Nowy EU ETS dla innych sektorów miałby zastosowanie na wyższym szczeblu, w oparciu o istniejące przepisy regulujące składy podatkowe lub dostawców paliw.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie narusza praw podstawowych i jest zgodny z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. W szczególności przyczynia się on do osiągnięcia celu dotyczącego wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 37 Karty²⁷.

4. WPLYW NA BUDŻET

EU ETS generuje znaczne dochody. Obecnie większość tych dochodów z aukcji przypada państwom członkowskim.

Komisja przedstawi korekty ram budżetowych UE jako element opracowywanego obecnie pakietu zasobów własnych zawierającego wniosek dotyczący zmiany wieloletnich ram finansowych. Budżety krajowe państw członkowskich skorzystają z rozszerzenia zakresu EU ETS na transport morski oraz z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym.

Bezpieczne funkcjonowanie rejestru Unii jest finansowane z budżetu Unii. Rozszerzenie zakresu EU ETS na transport morski oraz wprowadzenie nowego EU ETS dla sektora transportu drogowego i sektora budowlanego będą wymagały dodatkowych zasobów w celu zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania rejestru Unii, jak określono w sprawozdaniu finansowym towarzyszącym niniejszemu wnioskowi. Zasoby te zostaną udostępnione w drodze przegrupowań w świetle ograniczeń budżetowych i kadrowych dla europejskiej administracji publicznej w ramach obecnych wieloletnich ram finansowych, natomiast powiązane wydatki operacyjne będą finansowane z puli środków programu LIFE. Wybory dotyczące rozwoju technologii informatycznych i zamówień publicznych będą dokonywane zgodnie z komunikatem w sprawie wytycznych dotyczących finansowania technologii

²⁷ Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

informacyjnej i cyberbezpieczeństwa z dnia 10 września 2020 r.²⁸, który przewiduje wstępne zatwierdzanie niektórych wydatków informatycznych przez Radę Komisji Europejskiej ds. Technologii Informacyjnej i Cyberbezpieczeństwa.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Komisja będzie nadal monitorować i oceniać funkcjonowanie EU ETS w swoim rocznym sprawozdaniu w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy o handlu emisjami. Obejmuje to również skutki obecnego przeglądu EU ETS. Roczne sprawozdanie Komisji w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz roczne sprawozdania państw członkowskich dotyczą również sektorów, na które rozszerzono handel uprawnieniami do emisji. Dane dotyczące monitorowania, raportowania i weryfikacji uzyskane w wyniku uregulowania nowych sektorów będą dla Komisji kluczowym źródłem informacji umożliwiającym ocenę postępów w tych sektorach.

Zasady monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do żeglugi powinny być zgodne z zasadami określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757, zmienionym wnioskiem COM(2019) 38 final oraz niniejszym wnioskiem.

Ponadto ocenę postępów w stosowaniu dyrektywy o handlu emisjami przewidziano w obecnym art. 21 samej dyrektywy²⁹.

Podstawą dla inicjatywy jest proces oparty na zintegrowanych krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu oraz solidne ramy na rzecz przejrzystości w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych i innych informacji dotyczących klimatu zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999³⁰. Komisja wykorzysta między innymi informacje przekazane i zgłoszone przez państwa członkowskie na podstawie rozporządzenia w sprawie zarządzania unią energetyczną jako podstawę regularnej oceny postępów. W rozporządzeniu (UE) 2018/1999 określono również przepisy dotyczące raportowania w zakresie wykorzystania dochodów z aukcji uzyskanych na podstawie niniejszej dyrektywy. Skutki zmian w niniejszej dyrektywie będą musiały zostać przeanalizowane i mogą wymagać późniejszej zmiany tego rozporządzenia w celu zapewnienia spójności między tymi dwoma aktami prawnymi.

²⁸ C(2020) 6126.

²⁹ W artykule tym wymaga się od państw członkowskich przedkładania Komisji rocznego sprawozdania uwzględniającego w szczególności kwestie dotyczące przydziału uprawnień, funkcjonowania rejestru, monitorowania i raportowania oraz weryfikacji i akredytacji, a także kwestie dotyczące przestrzegania przepisów.

³⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

Dalsze szczegóły dotyczące monitorowania i oceny przedstawiono w sekcji 9 oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Główne elementy dyrektywy o handlu emisjami, w których wprowadza się zmiany, są następujące:

Transport morski (art. 3, art. 3g–3ge oraz art. 16)

Wniosek rozszerza zakres stosowania unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na transport morski. W tym celu we wniosku zmieniono definicję „emisji” w art. 3 lit. b), aby uwzględnić emisje ze statków prowadzących działalność w zakresie transportu morskiego, rozszerzono rozdział II dyrektywy, aby objąć nim „lotnictwo i transport morski”, oraz dodano transport morski jako nowy rodzaj działalności w załączniku I. Ponadto zawiera on nowe definicje „przedsiębiorstwa żeglugowego” i „organu administrującego w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego” odpowiednio w art. 3 lit. v) i w art. 3 lit. w). Aby rozszerzyć zakres rozdziału II na transport morski, dodaje się art. 3g–3ge.

Rozszerzenie EU ETS na transport morski ma zastosowanie do emisji z rejsów wewnątrzunijnych, połowy emisji z rejsów pozaunijnych oraz emisji powstających podczas cumowania w porcie UE; te same przepisy, które mają zastosowanie do innych sektorów objętych EU ETS, powinny mieć zastosowanie do transportu morskiego w odniesieniu do sprzedaży na aukcji, przekazywania, umarzania i anulowania uprawnień, kar i rejestrów (art. 16). Obowiązek umorzenia uprawnień w sektorze transportu morskiego będzie wprowadzany stopniowo w latach 2023–2025, przy czym od 2026 r. przedsiębiorstwa żeglugowe będą musiały umorzyć 100 % swoich zweryfikowanych emisji (art. 3ga). Zgodnie z tym stopniowym wprowadzaniem – w zakresie, w jakim mniejsza liczba uprawnień zostanie umorzona w odniesieniu do zweryfikowanych emisji dla transportu morskiego w tych latach – liczba uprawnień, które nie zostały umorzone, powinna zostać anulowana. Zastosowanie mają zasady monitorowania i raportowania, a także zasady weryfikacji i akredytacji określone w rozporządzeniu (UE) 2015/757 z późniejszymi zmianami (art. 3gb i 3gc). Oprócz ogólnych przepisów EU ETS dotyczących kar, wobec statków, za które odpowiada przedsiębiorstwo żeglugowe, które nie umorzyło uprawnień do emisji za dwa lub więcej kolejnych okresów sprawozdawczych, mogą zostać wydane nakazy wydalenia, w wyniku czego statki, za które odpowiada przedsiębiorstwo żeglugowe, mogą zostać zatrzymane przez państwo członkowskie bandery i otrzymać odmowę wejścia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego innego niż państwo bandery (art. 16 ust. 11a). Każde przedsiębiorstwo żeglugowe objęte zakresem stosowania EU ETS jest przypisane do państwa członkowskiego – organu administrującego – które administruje nim na mocy dyrektywy. Organ administrujący ustala się na podstawie miejsca rejestracji przedsiębiorstwa żeglugowego. Jeżeli przedsiębiorstwo nie jest zarejestrowane w państwie członkowskim, przypisuje się je do państwa członkowskiego, w którym dokonało ono największej liczby zawinięć do portu w dwóch poprzednich latach monitorowania. Począwszy od 2024 r. Komisja ma publikować i regularnie aktualizować wykaz przedsiębiorstw żeglugowych objętych dyrektywą oraz ich odpowiednich organów administrujących (art. 3gd). Organy

administrujące mogą zwrócić się o pomoc do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w wypełnianiu swoich obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy, w szczególności w zakresie zatwierdzania planów monitorowania i weryfikacji emisji (art. 18b). Dzięki swojemu doświadczeniu we wdrażaniu rozporządzenia (UE) 2015/757 i swoim narzędziom informatycznym EMSA mogłaby dalej wspierać organy administrujące we wdrażaniu dyrektywy, na przykład poprzez ułatwianie wymiany informacji lub opracowywanie wytycznych i kryteriów. Włączono klauzulę dotyczącą raportowania i przeglądu (art. 3ge) w celu monitorowania wdrażania niniejszego rozdziału i uwzględnienia istotnych zmian na szczęblu Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Współczynnik liniowy redukcji i jednorazowe obniżenie pułapu (art. 9)

Współczynnik liniowy redukcji zostaje zmieniony na 4,2 % od roku następującego po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej dyrektywę o handlu emisjami. Zwiększony współczynnik liniowy redukcji jest połączony z jednorazową korektą pułapu w dół, tak więc nowy współczynnik liniowy redukcji ma taki sam skutek, jak gdyby miał zastosowanie od 2021 r. Gwarantuje to, że całkowita liczba uprawnień („pułap”) będzie się zmniejszać w szybszym rocznym tempie, co doprowadzi do ogólnej redukcji emisji w sektorach objętych EU ETS o 61 % do 2030 r. w porównaniu z 2005 r. Ponadto od roku następującego po wejściu w życie niniejszej dyrektywy pułap ma zostać zwiększony o liczbę uprawnień odpowiadającą emisjom z transportu morskiego, które mają zostać włączone do EU ETS, wynikającą z danych pochodzących z unijnego systemu MRV dotyczącego transportu morskiego za lata 2018 i 2019, skorygowaną, począwszy od 2021 r., o współczynnik liniowy redukcji.

Wykorzystanie dochodów z aukcji (art. 10)

Aby zaspokoić zwiększone potrzeby w zakresie inwestycji w technologie niskoemisyjne, zmieniono przepis dotyczący wykorzystania dochodów z aukcji, tak aby państwa członkowskie musiały wykorzystać wszystkie dochody, w zakresie, w jakim nie są one przypisane do budżetu Unii, na cele klimatyczne, w tym na wsparcie zrównoważonej renowacji gospodarstw domowych o niskich dochodach. Komisja przedstawi korekty ram budżetowych UE w ramach nadchodzącego pakietu zasobów własnych, w tym we wniosku dotyczącym zmiany wieloletnich ram finansowych.

Ponadto, aby zaradzić efektom dystrybucyjnym i skutkom społecznym transformacji, we wniosku przewidziano sprzedaż na aukcji dodatkowych 2,5 % pułapu w celu sfinansowania transformacji energetycznej państw członkowskich o PKB na mieszkańca poniżej 65 % średniej UE w latach 2016–2018, za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego.

Bardziej rygorystyczne podejście oparte na wskaźnikach referencyjnych i ustanowienie warunków dla przydziału bezpłatnych uprawnień (art. 10a ust. 1)

Aby ograniczyć możliwość stosowania jednorodnego międzysektorowego współczynnika korygującego po dostosowaniu pułapu, proponuje się, aby aktualizacja wskaźników referencyjnych była ściślej powiązana z redukcjami emisji w sektorach i podsektorach, poprzez zwiększenie maksymalnego wskaźnika aktualizacji do 2,5 % rocznie od 2026 r.

zamiast obecnego 1,6 %. Uważa się, że podejście to zapewnia bardziej sprawiedliwy i przejrzysty przydział bezpłatnych uprawnień niż większe cięcie dla wszystkich sektorów poprzez jednorodny międzysektorowy współczynnik korygujący.

Ponadto przydział bezpłatnych uprawnień jest uzależniony od wysiłków na rzecz obniżenia emisyjności, aby zachęcić do wdrażania technologii niskoemisyjnych. Instalacje objęte obowiązkiem przeprowadzenia audytu energetycznego podstawie obecnego art. 8 ust. 4 dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej będą zobowiązane do wdrożenia zaleceń zawartych w sprawozdaniu z audytu lub do wykazania, że wdrożone zostały inne środki, które prowadzą do redukcji emisji gazów cieplarnianych równoważnych tym zalecanym w sprawozdaniu z audytu. W przeciwnym razie ich przydział bezpłatnych uprawnień zostałby zmniejszony. Zgodnie z obowiązującym art. 8 ust. 4 dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej MŚP nie podlegają audytowi energetycznemu. Ponadto zgodnie z warunkami określonymi w art. 8 ust. 6 dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej przedsiębiorstwa niebędące MŚP, które wdrażają system zarządzania energią lub system zarządzania środowiskowego, zwalnia się z wymogu przeprowadzania audytu energetycznego. W ramach zmienionej dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej proponuje się zmianę zasad określających zwolnienie z obowiązku przeprowadzania audytu energetycznego – ze zwolnienia MŚP na zwolnienie oparte na zużyciu energii. Taka zasada dotycząca wyłączenia byłaby również odpowiednia w przypadku warunkowości przydziału bezpłatnych uprawnień.

Środki dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (art. 10a ust. 1)

Mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM) jest alternatywnym środkiem łagodzącym ryzyko ucieczki emisji gazów cieplarnianych. Sektory i podsektory objęte tym środkiem nie powinny zatem otrzymywać przydziału bezpłatnych uprawnień. Aby umożliwić producentom, importerom i handlowcom dostosowanie się do nowego systemu ustanowiono okres przejściowy obejmujący sukcesywne zmniejszanie przydziału bezpłatnych uprawnień w miarę stopniowego wprowadzania CBAM. Ustanowiono również zasady obliczania ostatecznej liczby do odliczenia od przydziału bezpłatnych uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji.

Kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla oraz zwiększenie funduszu innowacyjnego (art. 10a ust. 8)

Kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla są ważnym elementem służącym zapoczątkowaniu redukcji emisji w przemyśle, oferując UE możliwość zagwarantowania inwestorom dokonującym inwestycji w innowacyjne technologie przyjazne dla klimatu stałej ceny, która wynagradza redukcje emisji CO₂ powyżej obecnych poziomów cen w EU ETS. Zakres funduszu innowacyjnego zostaje rozszerzony, aby umożliwić udzielanie wsparcia projektom poprzez mechanizmy przetargów konkurencyjnych, takie jak kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla. Ponadto fundusz innowacyjny zostaje powiększony o 50 mln uprawnień pozyskiwanych w taki sam sposób z uprawnień dostępnych do bezpłatnego przydziału oraz do sprzedaży na aukcji, jak w przypadku obecnego zasilania funduszu. W konsekwencji 40 mln uprawnień będzie pochodzić

z uprawnień dostępnych do bezpłatnego przydziału, a 10 mln uprawnień z uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji.

Fundusz modernizacyjny (art. 10d)

W niniejszym wniosku dostosowano fundusz modernizacyjny do nowych celów klimatycznych Unii poprzez wprowadzenie wymogu, aby inwestycje były zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu i Europejskim prawem o klimacie, oraz poprzez wyeliminowanie wsparcia dla inwestycji związanych z wszelkimi paliwami kopalnymi, a nie tylko stałymi paliwami kopalnymi, jak ma to miejsce obecnie. Ponadto we wniosku: przewidziano zwiększenie odsetka funduszu, który musi zostać przeznaczony na inwestycje priorytetowe; położono większy nacisk na źródła odnawialne i inwestycje w efektywność energetyczną w sektorze transportu, sektorze budowlanym, sektorze odpadów i sektorze rolnictwa; ukierunkowano się na efektywność energetyczną jako obszar priorytetowy po stronie popytu, włączając w to wyraźnie przemysł jako sektor kwalifikujący się; zapewniono wsparcie dla gospodarstw domowych w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego.

Wychwytywanie i utylizacja dwutlenku węgla (art. 3 lit. b) i art. 12 ust. 3b)

Ambitniejsze cele klimatyczne będą zachęcać do wykorzystania wszystkich rozwiązań technologicznych służących redukcji emisji, w tym wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla. W związku z tym we wniosku ustalono brak obowiązku umorzenia w przypadku emisji CO₂, który jest trwale związany chemicznie z produktem, tak że nie przedostaje się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu.

Usunięcie barier dla innowacyjnych technologii niskoemisyjnych poprzez zmianę zakresu EU ETS i wskaźników referencyjnych (art. 2, art. 10a i załącznik I)

Aby skuteczniej wspomagać obniżenie emisyjności sektorów energochłonnych poprzez wdrażanie przełomowych technologii, zmieniono zasady przydziału bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS.

Efektywne technologie znajdujące się tuż poniżej poziomu wskaźnika referencyjnego otrzymują większy przydział bezpłatnych uprawnień, niż same emitują. Stawia to innowacyjne technologie nieobjęte EU ETS w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej, co może zniechęcać do inwestowania w te technologie. Innowacyjne instalacje mogą zostać wyłączone z EU ETS ze względu na zmianę ich procesu produkcyjnego lub gdy całkowita nominalna moc cieplna jednostek spalania w instalacji spadnie do mniej niż 20 MW.

Ten czynnik zniechęcający jest eliminowany poprzez: (i) doprecyzowanie, że instalacje pozostają objęte zakresem EU ETS w przypadku zmniejszenia całkowitej mocy ich jednostek spalania w celu zredukowania emisji gazów cieplarnianych (np. poprzez elektryfikację); (ii) zapewnienie, aby definicje działań były neutralne pod względem technologicznym (usunięcie odniesień do paliw kopalnych lub konkretnych procesów produkcji); (iii) odniesienie do mocy produkcyjnych zamiast do mocy spalania oraz (iv) przegląd definicji wskaźników referencyjnych w celu zapewnienia równego traktowania instalacji niezależnie od stosowanej technologii, w tym w przypadku stosowania technologii niskoemisyjnych lub bezemisyjnych.

Utrzymanie innowacyjnych instalacji w EU ETS spowoduje również obniżenie wartości wskaźników referencyjnych, a tym samym zachęci do większej redukcji emisji.

Wprowadzenie handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora budowlanego i sektora transportu drogowego (rozdział IVa)

Nowy system handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora budowlanego i sektora transportu drogowego należy ustanowić jako odrębny, niezależny system od 2025 r. (rozdział IVa). W pierwszym roku podmioty objęte regulacją będą zobowiązane do posiadania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych oraz do raportowania swoich emisji za lata 2024 i 2025 (art. 30b i art. 30f). Wydawanie uprawnień i obowiązki w zakresie zgodności dla tych podmiotów będą miały zastosowanie dopiero od 2026 r., dzięki czemu nowy system będzie mógł zacząć funkcjonować w sposób uporządkowany i skuteczny (art. 30c, art. 30d i art. 30e). Ze względu na znaczną liczbę małych podmiotów uczestniczących w systemie w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego oraz ze względu na wykonalność techniczną i skuteczność administracyjną punkt regulacyjny nie znajduje się na poziomie podmiotów, lecz na dalszym etapie łańcucha dostaw (art. 30b i załącznik III). Dlatego też dopuszczenie do konsumpcji paliw, które są wykorzystywane do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, będzie stanowiło działalność regulowaną w nowym systemie (załącznik III). Zakres sektora budowlanego i sektora transportu drogowego określono na podstawie odpowiednich źródeł emisji zawartych w [Wytycznych IPCC z 2006 r. dotyczących krajowych wykazów gazów cieplarnianych \(załącznik III\)](#). Podmioty objęte regulacją określa się zgodnie z systemem podatku akcyzowego przewidzianym w dyrektywie Rady (UE) 2020/262³¹, ponieważ na podstawie tej dyrektywy ustanowiono już solidny mechanizm monitorowania i raportowania w odniesieniu do ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji do celów podatkowych. Obowiązki w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego zostaną w miarę możliwości dostosowane do dobrze funkcjonujących mechanizmów ustanowionych dla instalacji stacjonarnych i lotnictwa (art. 30f).

Pułap emisji dla nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji będzie ustalany począwszy od 2026 r. na podstawie danych zgromadzonych na podstawie rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz poziomu ambicji i będzie zmniejszany w celu osiągnięcia redukcji emisji o 43 % w 2030 r. w porównaniu z 2005 r. w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego (art. 30c i załącznik IIIa). Określono odpowiedni współczynnik liniowy redukcji. Po ustanowieniu monitorowania i raportowania w zakresie nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji całkowita liczba uprawnień na 2028 r. zostanie dostosowana na podstawie dostępnych danych dotyczących MRV za okres 2024–2026. Współczynnik liniowy redukcji zostanie skorygowany tylko wtedy, gdy dane dotyczące MRV będą znacznie wyższe niż początkowy pułap, a nie w przypadku wystąpienia niewielkich różnic z danymi inwentaryzacyjnymi UE Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu.

³¹ Dyrektywa Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiająca ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (przekształcenie) (Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 4).

Uprawnienia w ramach nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji będą sprzedawane na aukcji, ponieważ nie przewiduje się przydziału bezpłatnych uprawnień (art. 30d). W celu zapewnienia sprawnego rozpoczęcia handlu uprawnieniami do emisji w nowych sektorach nastąpi koncentracja pewnej ilości uprawnień na wstępie (art. 30d ust. 2 akapit pierwszy). Ponadto, aby od początku zapewnić stabilność rynku, w danych sektorach funkcjonować będzie również rezerwa stabilności rynkowej, oparta na przepisach szczegółowych (art. 30d ust. 2 akapit drugi). Ponieważ system jest nowy, ustanawia się środki łagodzące w celu uwzględnienia potencjalnego ryzyka nadmiernej zmienności cen, które może być szczególnie wysokie na początku handlu uprawnieniami do emisji w nowych sektorach (art. 30h).

Aby sprostać niektórym przejściowym i społecznym wyzwaniom związanym z ustalaniem opłat za emisję gazów cieplarnianych w nowych sektorach, a także aby zapewnić ukierunkowane wsparcie dla innowacji, handel uprawnieniami do emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym również zasili już istniejące fundusze dla rozwiązań niskoemisyjnych. W ten sposób 150 mln uprawnień wydanych w ramach nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora transportu drogowego i sektora budowlanego zostanie udostępnionych funduszowi innowacyjnemu w celu stymulowania transformacji ekologicznej (art. 30d ust. 4).

Komisja będzie monitorować stosowanie zasad nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz, w razie potrzeby, wystąpi z wnioskiem o dokonanie przeglądu do dnia 1 stycznia 2028 r. w celu poprawy jego skuteczności, administracji i praktycznego stosowania (art. 30i).

Główne elementy decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej, które ulegają zmianie, są następujące:

Uwzględnienie popytu netto ze strony lotnictwa (art. 1 ust. 4a) i sektora morskiego

We wniosku zmieniono sposób obliczania łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu, tak aby obejmowała ona emisje lotnicze oraz uprawnienia wydane w odniesieniu do lotnictwa. Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2392³² zmieniono art. 12 ust. 3 dyrektywy EU ETS, by umożliwić wszystkim operatorom wykorzystanie wszystkich uprawnień, które są wydawane na potrzeby ich obowiązków w zakresie umarzania, w tym uprawnień do emisji lotniczych. Dokładność i skuteczność rezerwy jako miernika stabilności rynku poprzez podaż i popyt zostanie zwiększona poprzez uwzględnienie uprawnień do emisji lotniczych w obliczeniach rezerwy, przy jednoczesnym zachowaniu integralności środowiskowej. W razie przyjęcia niniejszego wniosku dotyczącego zmiany EU ETS emisje lotnicze i uprawnienia do emisji lotniczych będą wliczane do łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu, jeżeli miały one miejsce lub zostały wydane począwszy od roku następującego po wejściu w życie niniejszej zmiany. Mimo braku oddzielnych uprawnień dla sektora morskiego treść wymaga zmiany również w celu uwzględnienia w obliczeniach uprawnień i emisji związanych z sektorem morskim, ponieważ

³² [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2017/2392 z dnia 13 grudnia 2017 r. zmieniające dyrektywę 2003/87/WE w celu utrzymania obecnych ograniczeń zakresu zastosowania w odniesieniu do działań lotniczych i w celu przygotowania wdrożenia globalnego środka rynkowego po 2021 r. \(Dz.U. L 350 z 29.12.2017, s. 7\).](#)

obecnie tekst odnosi się jedynie do emisji i uprawnień dotyczących instalacji. Aby uniknąć zakłóceń wynikających ze stopniowego wprowadzania wymogów dla transportu morskiego, różnica między emisjami zweryfikowanymi a uprawnieniami umorzonymi w odniesieniu do sektora morskiego, które zostaną anulowane, a nie sprzedane na aukcji, będzie wliczana do łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu, tak jakby uprawnienia te zostały wydane³³.

Wskaźnik pobrania (art. 1 ust. 5)

Wskaźnik pobrania zmieniono w celu uwzględnienia „efektu progu”, który wystąpiłby, gdyby łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC) była bardzo bliska górnemu progu. W takim przypadku jedno uprawnienie mniej lub więcej w TNAC może powodować pobór lub nie, w zależności od tego, czy TNAC jest powyżej czy poniżej progu. Niepewność co do tego, czy tak się stanie, stwarza ryzyko wystąpienia zmienności cen na rynku.

We wniosku zmieniono mechanizm wskaźnika pobrania. Wniosek zawiera propozycję zastosowania buforowego poboru do rezerwy stabilności rynkowej w przypadku TNAC wynoszącej od 833 mln do 1 096 mln. W tym przypadku pobór będzie stanowił różnicę między TNAC a progiem 833 mln. Dopóki TNAC wynosi powyżej 1 096 mln uprawnień, stosuje się normalny wskaźnik pobrania (24 % do 2030 r.).

Wartość 1 096 mln uprawnień wybrano, gdyż przy tej wartości pobór wynoszący 24 % i różnica między TNAC a górnym progiem są do siebie zbliżone. Rozwiązuje to problem efektu progu przy jednoczesnym zachowaniu efektywnego poboru do rezerwy stabilności rynkowej, jeśli TNAC jest wyższa.

Definicja łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC) (art. 1 ust. 5)

Przy obliczaniu TNAC wzór będzie określał, że w podaży uprawnień uwzględniane będą tylko uprawnienia wydane i nieumieszczone w rezerwie, a liczba uprawnień w rezerwie nie będzie już odejmowana od podaży uprawnień. Zmiana ta sprawia, że obliczenie łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu jest bardziej przejrzyste, i nie ma istotnego wpływu na jego wynik, w tym na dotychczasowe obliczenia TNAC.

Mechanizm utraty ważności (art. 1 ust. 5a)

Począwszy od 2023 r. uprawnienia w rezerwie stabilności rynkowej przekraczające poziom wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji z poprzedniego roku tracą ważność. Poziom wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji w poprzednim roku zależy jednak od różnych elementów, takich jak pułap i działanie samej

³³ W sposób analogiczny do rozliczania elastyczności państw członkowskich w zakresie dostępu do uprawnień z EU ETS, które są uwzględniane przy obliczaniu łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu, zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).

rezerwy stabilności rynkowej. W celu zapewnienia większej przewidywalności poziomu uprawnień, który pozostaje w rezerwie po utracie ważności, proponuje się ograniczenie liczby uprawnień w rezerwie do poziomu 400 mln uprawnień. Wartość ta odpowiada również dolnemu progowi wartości TNAC, poniżej którego uprawnienia są uwalniane z rezerwy stabilności rynkowej.

Rezerwa stabilności rynkowej dotycząca handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora transportu drogowego i sektora budowlanego (art. 1a)

W celu wyeliminowania ryzyka zakłócenia równowagi między podażą a popytem rezerwa stabilności rynkowej będzie mieć zastosowanie również do nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora transportu drogowego i sektora budowlanego, przy czym pobór i uwalnianie uprawnień będą oparte na progach nadwyżki uprawnień na tym rynku. Ponadto, aby umożliwić funkcjonowanie rezerwy stabilności rynkowej jako skutecznego narzędzia służącego wyeliminowaniu braku równowagi na rynku od momentu rozpoczęcia handlu uprawnieniami do emisji w tych dwóch sektorach, w ramach rezerwy utworzona zostanie określona liczba uprawnień dla nowych sektorów. W celu wyeliminowania ryzyka nadmiernej zmienności cen ustanawia się środki umożliwiające uwolnienie dodatkowych uprawnień z rezerwy stabilności rynkowej. Mechanizm uruchamiania tego dodatkowego uwolnienia będzie jednak oparty na wzroście średniej ceny uprawnień, a nie na nadwyżce uprawnień na rynku.

Główne elementy rozporządzenia (UE) 2015/757, znanego jako rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, które są zmieniane niniejszym wnioskiem, są następujące:

Wniosek wprowadza nowe definicje „organu administrującego” i „zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa”. Ponadto proponowane zmiany zobowiązują przedsiębiorstwa do przedkładania planów monitorowania właściwym organom administrującym w celu ich zatwierdzenia (zmienione art. 6 i 7), do zgłaszania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa (zmieniony art. 4) oraz, po weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa (zmienione art. 13–16), do przedkładania tych zweryfikowanych zagregowanych danych właściwemu organowi administrującemu (nowy art. 11a i zmieniony art. 12). Weryfikator nie ma obowiązku weryfikacji raportu emisji na poziomie statku ani raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2015/757, ponieważ te raporty na poziomie statku zostały już zweryfikowane. We wniosku przyznano również Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod i zasad monitorowania, aby były one odpowiednie do handlu uprawnieniami do emisji (zmieniony art. 5 ust. 2) oraz uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2015/757 o zasady zatwierdzania planów monitorowania i ich zmian przez organy administrujące, zasady monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa (art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5 i art. 11a ust. 4), a także zasady weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdania

z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa (art. 13 ust. 6 i art. 15 ust. 6).

Proponując zmianę rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, niniejszy wniosek stanowi uzupełnienie wniosku Komisji COM(2019) 38 final.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”)³. Strony porozumienia uzgodniły, że utrzymają wzrost średniej temperatury na świecie znacznie poniżej 2 °C ponad poziom sprzed epoki przemysłowej i że będą kontynuować starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej.
- (2) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.⁴
- (3) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w UE do 2050 r.; ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

⁴ COM(2019) 640 final.

zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie sprawiedliwa i sprzyjająca włączeniu społecznemu, tak by nikt nie był pozostawiony w tyle.

- (4) Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia, warunków życia i pracy oraz dobrostanu obywateli Unii, które pokazały, że nasze społeczeństwo i nasza gospodarka muszą zwiększyć swoją odporność na wstrząsy zewnętrzne i wcześniej podejmować działania, aby im zapobiegać lub je łagodzić. Obywatele Unii nadal wyrażają silne przekonanie, że dotyczy to w szczególności zmiany klimatu⁵.
- (5) UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do roku 2030 w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.⁶
- (6) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁷ Unia utrwaliła w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.
- (7) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współudziału wszystkich sektorów gospodarki. W związku z tym należy dostosować ambitny cel w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), ustanowionego na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁸ w celu wspierania zmniejszania emisji gazów cieplarnianych w efektywny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo sposób, tak aby był on zgodny z celem polegającym na redukcji emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce do roku 2030.
- (8) EU ETS powinien stanowić zachętę do produkcji w instalacjach, które częściowo lub całkowicie redukują emisję gazów cieplarnianych. Aby zapewnić równe traktowanie instalacji w przedmiotowych sektorach, należy zatem zmienić opis niektórych kategorii działalności w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE. Ponadto przydział bezpłatnych uprawnień do produkcji danego produktu powinien być niezależny od charakteru procesu produkcyjnego. Konieczna jest zatem zmiana definicji produktów

⁵ Specjalne badanie Eurobarometr nr 513 dotyczące zmiany klimatu, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_pl).

⁶

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

⁷

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁸

Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

oraz procesów i emisji objętych niektórymi wskaźnikami referencyjnymi, aby zapewnić równe szanse dla nowych i istniejących technologii. Konieczne jest również rozdzielanie aktualizacji wartości wskaźników referencyjnych dla rafinerii i dla wodoru w celu odzwierciedlenia rosnącego znaczenia produkcji wodoru poza sektorem rafinerii.

- (9) Dyrektywę Rady 96/61/WE⁹ uchylono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE¹⁰. Należy odpowiednio uaktualnić odniesienia do dyrektywy 96/61/WE w art. 2 dyrektywy 2003/87/WE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. Biorąc pod uwagę potrzebę pilnej redukcji emisji w całej gospodarce, państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia działań w celu zredukowania emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem EU ETS za pomocą polityki innej niż dopuszczalne wartości emisji przyjęte na mocy dyrektywy 2010/75/UE.
- (10) W swoim komunikacie pt. „Droga do zdrowej planety dla wszystkich”¹¹ Komisja wzywa do poprowadzenia UE w kierunku eliminacji zanieczyszczeń do 2050 r. poprzez ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, wód słodkich, mórz i gleb do poziomów nieuznawanych już za szkodliwe dla zdrowia i ekosystemów naturalnych. Środki podejmowane na podstawie dyrektywy 2010/75/UE, która jest głównym instrumentem regulującym emisje zanieczyszczeń powietrza, wody i gleby, często umożliwią również redukcję emisji gazów cieplarnianych. Zgodnie z art. 8 dyrektywy 2003/87/WE państwa członkowskie powinny zapewnić koordynację między wymogami dotyczącymi pozwoleń określonymi w dyrektywie 2003/87/WE a wymogami określonymi w dyrektywie 2010/75/UE.
- (11) Uwzględniając fakt, że nowe innowacyjne technologie będą często umożliwiać redukcję emisji zarówno gazów cieplarnianych, jak i zanieczyszczeń, ważne jest zapewnienie synergii między politykami prowadzącymi do redukcji emisji zarówno gazów cieplarnianych, jak i zanieczyszczeń, mianowicie dyrektywy 2010/75/UE, oraz dokonanie przeglądu ich skuteczności w tym zakresie.
- (12) Definicję wytwórców energii elektrycznej wykorzystano do określenia maksymalnej ilości przydziałów bezpłatnych uprawnień dla przemysłu w latach 2013–2020, lecz doprowadziła ona do odmiennego traktowania elektrociepłowni w porównaniu z instalacjami przemysłowymi. Aby zachęcić do stosowania wysokosprawnej kogeneracji oraz zapewnić równe traktowanie wszystkich instalacji otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień na produkcję ciepła i lokalnego ogrzewania, w dyrektywie 2003/87/WE należy skreślić wszystkie odniesienia do wytwórców energii elektrycznej. Ponadto w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/331¹² określono kwalifikowalność wszystkich procesów przemysłowych do przydziału bezpłatnych uprawnień. W związku z tym przepisy dotyczące

⁹ Dyrektywa Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r. dotycząca zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli (Dz.U. L 257 z 10.10.1996, s. 26).

¹⁰ [Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych \(zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola\), Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.](#)

¹¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Droga do zdrowej planety dla wszystkich, Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby (COM(2021) 400 final).

¹² Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/331 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia przejściowych zasad dotyczących zharmonizowanego przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w całej Unii na podstawie art. 10a dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 59 z 27.2.2019, s. 8).

wychwytywania i składowania dwutlenku węgla zawarte w art. 10a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE stały się nieaktualne i powinny zostać skreślone.

- (13) Gazy cieplarniane, które nie są bezpośrednio uwalniane do atmosfery, należy uznać za emisje w ramach EU ETS, a uprawnienia z tytułu tych emisji należy umorzyć, chyba że są one składowane na składowisku zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE¹³ lub są trwale związane chemicznie z produktem, tak że nie przedostają się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych określających warunki, w których gazy cieplarniane mają być uznawane za trwale związane chemicznie z produktem, tak aby nie przedostawały się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu, w tym do uzyskiwania świadectwa usunięcia dwutlenku węgla, w stosownych przypadkach, z uwzględnieniem zmian regulacyjnych w odniesieniu do świadectwa usunięcia dwutlenku węgla.
- (14) Międzynarodowa działalność w zakresie transportu morskiego obejmująca rejsy między portami podlegającymi jurysdykcji dwóch różnych państw członkowskich lub między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem niepodlegającym jurysdykcji żadnego z państw członkowskich jest jedynym rodzajem działalności w zakresie transportu nieobjętym poprzednimi zobowiązaniami Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Emisje pochodzące z paliw sprzedawanych w Unii na potrzeby podróży rozpoczynających się w jednym państwie członkowskim i kończących się w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim wzrosły od 1990 r. o około 36 %. Emisje te stanowią blisko 90 % wszystkich emisji pochodzących z żeglugi w Unii, ponieważ od 1990 r. emisje pochodzące z paliwa sprzedawanego w Unii na potrzeby rejsów rozpoczynających się i kończących w tym samym państwie członkowskim zostały zredukowane o 26 %. W dotychczasowym scenariuszu postępowania przewiduje się, że emisje z międzynarodowej działalności w zakresie transportu morskiego wzrosną o około 14 % w latach 2015–2030 i o 34 % w latach 2015–2050. Jeżeli wpływ działalności w zakresie transportu morskiego na zmianę klimatu będzie wzrastał zgodnie z prognozami, będzie to miało znaczący negatywny wpływ na redukcje dokonywane przez inne sektory w celu przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (15) W 2013 r. Komisja przyjęła strategię stopniowego włączania emisji morskich do polityki Unii w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Pierwszym krokiem tego podejścia było ustanowienie przez Unię w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji z transportu morskiego¹⁴, po czym miało nastąpić ustanowienie celów redukcji dla sektora morskiego i zastosowanie środka rynkowego. Zgodnie z zobowiązaniem współprawodawców wyrażonym w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410¹⁵ działania ze strony Międzynarodowej

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie geologicznego składowania dwutlenku węgla oraz zmieniająca dyrektywę Rady 85/337/EWG, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE, 2001/80/WE, 2004/35/WE, 2006/12/WE, 2008/1/WE i rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 114).

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814 (Dz.U. L 76 z 19.3.2018, s. 3).

Organizacji Morskiej (IMO) lub Unii, w tym prace przygotowawcze dotyczące przyjęcia i wdrożenia środka zapewniającego, aby sektor ten wносił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego, przy należyтым uwzględnieniu przez wszystkie zainteresowane strony, powinny zacząć się w 2023 r.

- (16) Zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/410 Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów osiągniętych w IMO w realizacji ambitnego celu redukcji emisji i środków towarzyszących, aby zapewnić, by sektor transportu morskiego wносił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego. IMO podejmuje wysiłki na rzecz ograniczenia emisji z obszarów morskich na świecie, które należy wspierać. Mimo iż niedawne postępy osiągnięte przez IMO zasługują na uznanie, środki te nie wystarczą do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego.
- (17) W Europejskim Zielonym Ładzie Komisja wyraziła zamiar wprowadzenia dodatkowych środków w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu morskiego za pomocą pakietu środków umożliwiających Unii osiągnięcie jej celów w zakresie redukcji emisji. W tym kontekście należy zmienić dyrektywę 2003/87/WE w celu włączenia sektora transportu morskiego do EU ETS, aby zagwarantować, że sektor ten przyczyni się do osiągnięcia bardziej ambitnych celów Unii w zakresie klimatu, a także celów porozumienia paryskiego, które wymaga, aby kraje rozwinięte przewodziły, przyjmując cele redukcji emisji gazów cieplarnianych obejmujące całość gospodarki, podczas gdy kraje rozwijające zachęca się do przechodzenia z czasem do celów redukcji lub ograniczenia emisji gazów cieplarnianych obejmujących całość gospodarki¹⁶. Biorąc pod uwagę, że emisje pochodzące z międzynarodowego lotnictwa poza Europą powinny zostać ograniczone od stycznia 2021 r. w drodze globalnych działań rynkowych, podczas gdy brak jest działań, które ograniczałyby lub wyceniały emisje pochodzące z transportu morskiego, wskazane jest, aby EU ETS obejmował część emisji pochodzących z rejsów między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego, przy czym państwo trzecie mogłoby zdecydować o podjęciu odpowiednich działań w odniesieniu do pozostałej części emisji. Rozszerzenie EU ETS na sektor transportu morskiego powinno zatem obejmować połowę emisji ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowę emisji ze statków odbywających rejsy wyruszających z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywających do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, emisje ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz emisje podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Podejście to zostało uznane za praktyczny sposób rozwiązania kwestii wspólnych, lecz zróżnicowanych odpowiedzialności i możliwości, co było od dawna wyzwaniem w kontekście UNFCCC. Uwzględnienie części emisji pochodzących zarówno z rejsów przychodzących, jak i wychodzących między Unią a państwami trzecimi zapewnia skuteczność EU ETS, w szczególności poprzez zwiększenie wpływu środka na środowisko w porównaniu z zakresem geograficznym ograniczonym do rejsów w obrębie UE, przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka

¹⁶

Porozumienie paryskie, art. 4 ust. 4.

zawinięć do portów w celu uniknięcia opłat oraz ryzyka przeniesienia działalności przeładunkowej poza Unię. Aby zapewnić płynne włączenie sektora do EU ETS, należy stopniowo zwiększać liczbę uprawnień umarzanych przez przedsiębiorstwa żeglugowe w odniesieniu do zweryfikowanych emisji zgłoszonych za lata 2023–2025. Aby chronić integralność środowiskową systemu, w zakresie, w jakim w tych latach umarza się mniejszą liczbę uprawnień w odniesieniu do zweryfikowanych emisji dla transportu morskiego, po ustaleniu różnicy między zweryfikowanymi emisjami a uprawnieniami umorzonymi każdego roku, należy anulować odpowiednią liczbę uprawnień. Począwszy od 2026 r. przedsiębiorstwa żeglugowe powinny umarzać liczbę uprawnień odpowiadającą wszystkim swoim zweryfikowanym emisjom zgłoszonym w poprzednim roku.

- (18) Przepisy dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego powinny być poddawane przeglądowi w świetle przyszłych zmian na arenie międzynarodowej oraz wysiłków podejmowanych w celu osiągnięcia celów porozumienia paryskiego, w tym drugiego globalnego przeglądu w 2028 r., a następnie kolejnych globalnych przeglądów co pięć lat, które mają stanowić podstawę dla kolejnych ustalanych na poziomie krajowym wkładów. W szczególności Komisja powinna w dowolnym momencie przed drugim globalnym przeglądem w 2028 r. – a zatem nie później niż do dnia 30 września 2028 r. – przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach IMO dotyczących globalnego środka rynkowego. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna przeanalizować instrumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz ocenić, w stosownych przypadkach, sposób wdrożenia tych instrumentów do prawa unijnego poprzez zmianę dyrektywy 2003/87/WE. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna zawrzeć stosowne wnioski.
- (19) Komisja powinna dokonać przeglądu funkcjonowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego w świetle doświadczeń związanych z jej stosowaniem, w tym w odniesieniu do ewentualnych praktyk unikowych, a następnie powinna proponować środki zapewniające jej skuteczność.
- (20) Osobą lub organizacją odpowiedzialną za zgodność z EU ETS powinno być przedsiębiorstwo żeglugowe, zdefiniowane jako właściciel statku lub każda inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu. Definicja ta opiera się na definicji „przedsiębiorstwa” zawartej w art. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2015/757 i jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym przez IMO w 2016 r. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” przedsiębiorstwo żeglugowe mogłoby, w drodze ustaleń umownych, obciążyć kosztami przestrzegania przepisów niniejszej dyrektywy podmiot, który jest bezpośrednio odpowiedzialny za decyzje mające wpływ na emisje CO₂ ze statku. Podmiot ten byłby zwykle podmiotem odpowiedzialnym za wybór paliwa, trasy i prędkości statku.
- (21) Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw żeglugowych, za każde przedsiębiorstwo żeglugowe powinno odpowiadać jedno państwo członkowskie. Komisja powinna opublikować wstępny wykaz przedsiębiorstw żeglugowych, które prowadziły działalność morską objętą EU ETS, określający organ administrujący w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. Wykaz powinien być aktualizowany co najmniej raz na dwa lata w celu ponownego

przypisania przedsiębiorstw żeglugowych do innego organu administrującego w zależności od potrzeb. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim organem administrującym powinno być to państwo członkowskie. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w państwie trzecim organem administrującym powinno być państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo żeglugowe miało największą szacunkową liczbę zawinięć do portów podczas rejsów objętych zakresem dyrektywy 2003/87/WE w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w państwie trzecim, które w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania nie odbyły żadnego rejsu objętego zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, organem administrującym powinno być państwo członkowskie, z którego przedsiębiorstwo żeglugowe wyruszyło w swój pierwszy rejs objęty zakresem stosowania tej dyrektywy. Komisja powinna publikować i aktualizować co dwa lata wykaz przedsiębiorstw żeglugowych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, określając organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. W celu zapewnienia równego traktowania przedsiębiorstw żeglugowych państwa członkowskie powinny stosować zharmonizowane zasady administrowania przedsiębiorstwami żeglugowymi, za które są odpowiedzialne, zgodnie ze szczegółowymi zasadami, które mają być ustanowione przez Komisję.

- (22) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby administrowane przez nie przedsiębiorstwa żeglugowe spełniały wymogi dyrektywy 2003/87/WE. W przypadku gdy przedsiębiorstwo żeglugowe nie spełnia tych wymogów, a wszelkie środki egzekwowania podjęte przez organ administrujący nie zapewniły ich przestrzegania, państwa członkowskie powinny działać solidarnie. W ostateczności państwa członkowskie powinny mieć możliwość odmowy wstępu statkom, za które odpowiedzialność ponosi dane przedsiębiorstwo żeglugowe, z wyjątkiem państwa członkowskiego bandery – wtedy to państwo członkowskie powinno mieć możliwość zatrzymania tego statku.
- (23) Przedsiębiorstwa żeglugowe powinny monitorować i raportować swoje zagregowane dane dotyczące emisji z działalności w zakresie transportu morskiego na poziomie przedsiębiorstwa zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/757. Raporty na temat zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa powinny być weryfikowane zgodnie z zasadami określonymi w tym rozporządzeniu. Podczas przeprowadzania weryfikacji na poziomie przedsiębiorstwa weryfikator nie powinien weryfikować raportu emisji na poziomie statku ani raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2 tego rozporządzenia, ponieważ te raporty na poziomie statku zostały już zweryfikowane.
- (24) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) lub inna właściwa organizacja, w oparciu o doświadczenia z realizacji podobnych zadań związanych z ochroną środowiska, powinna w stosownych przypadkach i zgodnie ze swoim mandatem wspierać Komisję i organy administrujące w zakresie wdrażania dyrektywy 2003/87/WE. Dzięki swojemu doświadczeniu we wdrażaniu rozporządzenia (UE) 2015/757 i swoim narzędziom informatycznym EMSA mogłaby pomagać organom administrującym, zwłaszcza w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji powstających w wyniku działalności morskiej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, ułatwiając wymianę informacji lub opracowując wytyczne i kryteria.

- (25) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2392¹⁷ zmieniono art. 12 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, aby umożliwić wszystkim operatorom wykorzystanie wszystkich wydanych uprawnień. Należy odpowiednio dostosować wymóg zawarcia w zezwoleniach na emisję gazów cieplarnianych obowiązku umorzenia uprawnień, zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. e) tej dyrektywy.
- (26) Osiągnięcie unijnego celu polegającego na redukcji emisji do 2030 r. będzie wymagało redukcji emisji w sektorach objętych systemem EU ETS o 61 % w porównaniu z 2005 r. Należy zmniejszyć ogólnounijną liczbę uprawnień w ramach EU ETS, aby stworzyć niezbędny długoterminowy sygnał cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla i doprowadzić do takiego stopnia obniżenia emisyjności. W tym celu należy zwiększyć współczynnik liniowy redukcji, uwzględniając również włączenie emisji z transportu morskiego. Ta ostatnia wartość powinna pochodzić z emisji z działalności w zakresie transportu morskiego zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/757 za lata 2018 i 2019 w Unii, skorygowanych, począwszy od roku 2021, o współczynnik liniowy redukcji.
- (27) Mając na uwadze, że niniejsza dyrektywa zmienia dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do okresu wdrażania, który rozpoczął się już 1 stycznia 2021 r., ze względu na przewidywalność, efektywność środowiskową i prostotę, bardziej stroma liniowa ścieżka redukcji w ramach EU ETS powinna być linią prostą w latach 2021–2030, tak aby osiągnąć redukcję emisji w ramach EU ETS o 61 % do 2030 r., co stanowi właściwy etap pośredni na drodze do osiągnięcia neutralności klimatycznej całej gospodarki Unii w 2050 r. Jako że zwiększony współczynnik liniowy redukcji może być stosowany dopiero od roku następującego po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, jednorazowa redukcja liczby uprawnień powinna zmniejszyć całkowitą liczbę uprawnień, tak aby była ona zgodna z poziomem rocznej redukcji dokonywanej od 2021 r.
- (28) Osiągnięcie ambitniejszych celów klimatycznych będzie wymagało przeznaczenia na transformację klimatyczną znacznych środków publicznych w UE, a także z budżetów krajowych. Aby uzupełnić i pokryć znaczne wydatki na działania związane z klimatem w budżecie UE, wszystkie dochody z aukcji nieprzypisane do budżetu Unii powinny być wykorzystywane na cele związane z klimatem. Obejmuje to wykorzystanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niższych i średnich dochodach poprzez zmniejszenie podatków zakłócających. Ponadto, aby zaradzić efektom dystrybucyjnym i społecznym skutkom transformacji w państwach członkowskich o niskich dochodach, należy wykorzystać dodatkową ilość 2,5 % ogólnounijnej liczby uprawnień od [rok wejścia w życie dyrektywy] do 2030 r. na finansowanie transformacji energetycznej państw członkowskich, w których produkt krajowy brutto (PKB) na mieszkańca jest niższy niż 65 % średniej unijnej w latach 2016–2018, za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego, o którym mowa w art. 10d dyrektywy 2003/87/WE.
- (29) Należy ustanowić dalsze zachęty do redukcji emisji gazów cieplarnianych poprzez stosowanie technik racjonalnych pod względem kosztów. W tym celu przydział bezpłatnych uprawnień do emisji dla instalacji stacjonarnych od 2026 r. powinien być

¹⁷

[Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2017/2392 z dnia 13 grudnia 2017 r. zmieniające dyrektywę 2003/87/WE w celu utrzymania obecnych ograniczeń zakresu zastosowania w odniesieniu do działań lotniczych i w celu przygotowania wdrożenia globalnego środka rynkowego po 2021 r. \(Dz.U. L 350 z 29.12.2017, s. 7\).](#)

uzależniony od inwestycji w techniki służące zwiększeniu efektywności energetycznej i redukcji emisji. Skoncentrowanie się na większych użytkownikach energii doprowadziłoby do znacznego zmniejszenia obciążeń dla przedsiębiorstw o niższym zużyciu energii, które mogą należeć do małych i średnich przedsiębiorstw lub mikroprzedsiębiorstw. [Odniesienie zostanie potwierdzone w zmienionej dyrektywie w sprawie efektywności energetycznej]. Należy odpowiednio dostosować właściwe akty delegowane.

- (30) Mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM), ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...]¹⁸, stanowi rozwiązanie alternatywne dla przydziału bezpłatnych uprawnień w celu przeciwdziałania ryzyku ucieczki emisji gazów cieplarnianych. W zakresie, w jakim sektory i podsektory są objęte tym środkiem, nie powinny one otrzymywać przydziału bezpłatnych uprawnień. Aby umożliwić producentom, importerom i handlowcom dostosowanie się do nowego systemu, potrzebne jest jednak przejściowe stopniowe znoszenie bezpłatnych uprawnień. Zmniejszenie przydziału bezpłatnych uprawnień powinno zostać wdrożone poprzez zastosowanie współczynnika do przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów CBAM, wraz ze stopniowym wprowadzaniem CBAM. Odsetek ten (współczynnik CBAM) powinien wynosić 100 % w okresie przejściowym między wejściem w życie [rozporządzenia w sprawie CBAM] a 2025 r., 90 % w 2026 r. i powinien być zmniejszany o 10 punktów procentowych każdego roku aż do osiągnięcia 0 %, tym samym eliminując przydział bezpłatnych uprawnień w dziesiątym roku. Należy odpowiednio dostosować właściwe akty delegowane dotyczące przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów i podsektorów objętych CBAM. Bezpłatne uprawnienia, które nie są już przyznawane sektorom CBAM w oparciu o to obliczenie (zapotrzebowanie CBAM), muszą zostać sprzedane na aukcji, a dochody z tego tytułu trafiają do funduszu innowacyjnego w celu wspierania innowacji w zakresie technologii niskoemisyjnych, wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla („CCU”), wychwytywania i składowania dwutlenku węgla („CCS”), energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu. Szczególną uwagę należy zwrócić na projekty w sektorach CBAM. Aby zachować proporcję przydziału bezpłatnych uprawnień dostępnych dla sektorów innych niż CBAM, ostateczna liczba do odliczenia od przydziału bezpłatnych uprawnień i do sprzedania na aukcji powinna zostać obliczona na podstawie proporcji, jaką stanowi zapotrzebowanie CBAM w odniesieniu do potrzeb wszystkich sektorów otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień.
- (31) W celu lepszego odzwierciedlenia postępu technologicznego i dostosowania odpowiednich wartości wskaźników referencyjnych do właściwego okresu przydziału uprawnień, przy jednoczesnym zapewnieniu zachęt do redukcji emisji i właściwym wynagradzaniu innowacji, należy zwiększyć maksymalną korektę wartości wskaźników referencyjnych z 1,6 % do 2,5 % rocznie. Jeśli chodzi o okres 2026–2030, wartości wskaźników referencyjnych należy zatem dostosować w zakresie od 4 % do 50 % w porównaniu z wartością mającą zastosowanie w okresie 2013–2020.
- (32) Kompleksowe podejście do innowacji ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Na poziomie UE niezbędne wysiłki w zakresie badań

¹⁸ [wpisać pełne odniesienie do Dz. U.]

i innowacji są wspierane m.in. poprzez program „Horyzont Europa”, który obejmuje znaczne finansowanie i nowe instrumenty dla sektorów objętych ETS. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby krajowe przepisy transponujące nie utrudniały innowacji i były neutralne technologicznie.

- (33) Zakres funduszu innowacyjnego, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, należy rozszerzyć w celu zapewnienia wsparcia dla innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych, które dotyczą zużycia paliw w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Ponadto fundusz innowacyjny powinien służyć wspieraniu inwestycji służących obniżeniu emisyjności sektora transportu morskiego, w tym inwestycji w zrównoważone paliwa alternatywne, takie jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, a także w bezemisyjne technologie napędowe, takie jak technologie wiatrowe. Biorąc pod uwagę, że dochody uzyskane z kar nałożonych na mocy rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]¹⁹ przeznacza się na fundusz innowacyjny jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, Komisja powinna zapewnić, aby należycie uwzględniono wsparcie dla innowacyjnych projektów mających na celu przyspieszenie rozwoju oraz stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim, jak określono w art. 21 ust. 1 rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Aby zapewnić dostępność wystarczającego finansowania dla innowacji w tym rozszerzonym zakresie, fundusz innowacyjny należy uzupełnić o 50 mln uprawnień, pochodzących częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać sprzedane na aukcji, a częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać przydzielone bezpłatnie, zgodnie z obecną proporcją finansowania funduszu innowacyjnego z każdego źródła.
- (34) Zgodnie z art. 10 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1122²⁰, jeżeli operatorzy statków powietrznych nie wykonują już lotów objętych zakresem EU ETS, ich rachunkom nadaje się status „wyłączony”, a z rachunków tych nie można już inicjować żadnych procesów. Aby zachować integralność środowiskową systemu, uprawnienia, które nie zostały wydane operatorom statków powietrznych z powodu ich zamknięcia, powinny zostać wykorzystane na pokrycie wszelkich braków w umorzeniach dokonanych przez tych operatorów, a wszelkie pozostałe uprawnienia powinny zostać wykorzystane do przyspieszenia działań mających na celu przeciwdziałanie zmianie klimatu poprzez umieszczenie ich w funduszu innowacyjnym.
- (35) Kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla są ważnym elementem służącym zapoczątkowaniu redukcji emisji w przemyśle, oferując możliwość zagwarantowania inwestorom dokonującym inwestycji w innowacyjne technologie przyjazne dla klimatu ceny, która wynagradza redukcje emisji CO₂ powyżej cen wynikających z obecnych poziomów cen w EU ETS. Należy rozszerzyć zakres środków, które mogą otrzymać wsparcie z funduszu innowacyjnego, aby zapewnić wsparcie projektom poprzez przetargi konkurencyjne z zachowaniem konkurencji cenowej, takie jak kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla. Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących konkretnych zasad w odniesieniu do tego rodzaju wsparcia.

¹⁹ [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].

²⁰ [Rozporządzenie delegowane Komisji \(UE\) 2019/1122 z dnia 12 marca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do funkcjonowania rejestru Unii \(Dz.U. L 177 z 2.7.2019, s. 3\).](#)

- (36) W przypadku czasowego zawieszenia działalności instalacji przydział bezpłatnych uprawnień dostosowuje się do poziomów działalności, w odniesieniu do których co roku należy składać sprawozdania. Ponadto właściwe organy mogą zawiesić wydawanie uprawnień do emisji dla instalacji, które zawiesiły działalność, o ile nie ma dowodów na to, że instalacja wznowi działalność. W związku z tym w przypadku czasowego zawieszenia działalności nie należy już wymagać od operatorów wykazywania właściwemu organowi, że ich instalacja wznowi produkcję w określonym i rozsądnym czasie.
- (37) Korekty przydziału bezpłatnych uprawnień dla instalacji stacjonarnych zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE mogą wymagać przyznania dodatkowych bezpłatnych uprawnień lub przekazania zwrotnego nadwyżki uprawnień. W tym celu należy wykorzystać uprawnienia zarezerwowane dla nowych instalacji zgodnie z art. 10a ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE.
- (38) Zakres funduszu modernizacyjnego należy dostosować do najnowszych unijnych celów w zakresie klimatu poprzez wprowadzenie wymogu, aby inwestycje były zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu i rozporządzeniem (UE) 2021/1119, oraz poprzez wyeliminowanie wsparcia dla wszelkich inwestycji związanych z wykorzystaniem paliw kopalnych. Ponadto część funduszu modernizacyjnego, którą należy przeznaczyć na inwestycje priorytetowe, należy zwiększyć do 80 %; efektywność energetyczną należy traktować jako obszar priorytetowy po stronie popytu, a wsparcie gospodarstw domowych w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego, w tym w regionach wiejskich i oddalonych, należy uwzględnić w zakresie inwestycji priorytetowych.
- (39) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066²¹ ustanawia zasady monitorowania emisji z biomasy, które są zgodne z zasadami wykorzystywania biomasy określonymi w przepisach Unii dotyczących energii odnawialnej. Ze względu na fakt, że w związku z ostatnimi przepisami ustanowionymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001²² prawodawstwo staje się coraz bardziej szczegółowe w kwestii kryteriów zrównoważonego rozwoju dla biomasy, przyznanie uprawnień wykonawczych w art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE należy wyraźnie rozszerzyć na przyjęcie koniecznych korekt w odniesieniu do stosowania w EU ETS kryteriów zrównoważonego rozwoju dla biomasy, w tym biopaliw, biopłynów oraz paliw z biomasy. Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów wykonawczych, aby określić, w jaki sposób ujmować składowanie emisji z koszyków biomasy o współczynniku zero oraz biomasy, która nie pochodzi ze źródeł o współczynniku zero.
- (40) Odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzące z recyklingu paliwa węglowe mogą odegrać istotną rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach, których emisyjność trudno zmniejszyć. W przypadkach, gdy pochodzące z recyklingu paliwo węglowe i odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego produkuje się z wychwyconego dwutlenku węgla w ramach działalności objętej niniejszą dyrektywą, emisje te należy ujmować

²¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1).

²² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

w ramach tej działalności. W celu zapewnienia, aby stosowanie odnawialnych paliw pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych przyczyniało się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i uniknięcia podwójnego liczenia w odniesieniu do paliw, które przyczyniają się do tej redukcji, należy wyraźnie rozszerzyć określone w art. 14 ust. 1 uprawnienia do przyjmowania przez Komisję aktów wykonawczych ustanawiających konieczne korekty dotyczące sposobu ujmowania ewentualnego uwalniania się dwutlenku węgla oraz unikania podwójnego liczenia, aby zapewnić wprowadzenie odpowiednich zachęt, uwzględniając również sposób traktowania tych paliw zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001.

- (41) Ze względu na to, że przewiduje się, iż dwutlenek węgla będzie również transportowany środkami innymi niż rurociągi, takimi jak statki czy samochody ciężarowe, aktualny zakres określony w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do transportu gazów cieplarnianych w celu przechowywania należy rozszerzyć na wszystkie środki transportu ze względu na konieczność zapewnienia równego traktowania i niezależnie od tego, czy te środki transportu są objęte EU ETS, czy też nie. W przypadku gdy emisje z transportu są również objęte inną działalnością na podstawie dyrektywy 2003/87/WE, aby uniknąć podwójnego liczenia, emisje te należy ujmować w ramach tej innej działalności.
- (42) Wyłączenie z EU ETS instalacji wykorzystujących wyłącznie biomasę doprowadziło do sytuacji, w których instalacje opalane w dużej części biomasą uzyskują nieoczekiwane zyski poprzez otrzymywanie bezpłatnych uprawnień w dużym stopniu przewyższających rzeczywiste emisje. W związku z tym należy wprowadzić wartość progową dla spalania biomasy przy współczynniku zero, powyżej której instalacje ulegałyby wyłączeniu z EU ETS. Wartość progowa 95 % jest zgodna z parametrem niepewności określonym w art. 2 pkt 16 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/331²³.
- (43) W komunikacie Komisji dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r.²⁴ podkreślono szczególne wyzwanie, jakim jest ograniczenie emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. W związku z tym Komisja ogłosiła, że dalsze rozszerzenie handlu uprawnieniami do emisji mogłoby obejmować emisje z sektora transportu drogowego i sektora budowlanego. Handel uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych dwóch nowych sektorów zostałby wprowadzony w drodze oddzielnego, ale powiązanego handlu uprawnieniami do emisji. Pozwoliłoby to uniknąć wszelkich zakłóceń we właściwym funkcjonowaniu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach instalacji stacjonarnych i lotnictwa. Nowemu systemowi towarzyszą uzupełniające polityki i środki zapobiegające niepożądanym wpływom na ceny, kształtujące oczekiwania uczestników rynku oraz dążące do sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla dla całej gospodarki. Dotychczasowe doświadczenie pokazuje, że stworzenie nowego rynku wymaga ustanowienia wydajnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji. W celu zapewnienia synergii i spójności z istniejącą infrastrukturą Unii dla EU ETS obejmującą emisje z instalacji stacjonarnych i lotnictwa, należy ustanowić system handlu uprawnieniami

²³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/331 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia przejściowych zasad dotyczących zharmonizowanego przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w całej Unii na podstawie art. 10a dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 59 z 27.2.2019, s. 8).

²⁴ COM(2020) 562 final.

do emisji dla sektorów transportu drogowego i sektora budowlanego poprzez wprowadzenie poprawki do dyrektywy 2003/87/WE.

- (44) Aby ustanowić właściwe ramy wdrażania i zapewnić rozsądne ramy czasowe pozwalające osiągnąć cel do 2030 r., handel uprawnieniami do emisji w tych dwóch nowych sektorach należy rozpocząć w 2025 r. W pierwszym roku od podmiotów objętych regulacją należy wymagać posiadania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych oraz raportowania swoich emisji w latach 2024 i 2025. Wydawanie uprawnień i obowiązki w zakresie zgodności dla tych podmiotów powinny obowiązywać od 2026 r. Taki przebieg umożliwi rozpoczęcie handlu uprawnieniami do emisji w tych sektorach w sposób uporządkowany i skuteczny. Umożliwiłoby to również wdrożenie środków finansowania unijnego oraz środków państw członkowskich, aby zapewnić sprawiedliwe społecznie rozpoczęcie handlu uprawnieniami do emisji w tych dwóch sektorach w celu zmniejszenia wpływu ceny emisji dwutlenku węgla na gospodarstwa domowe i użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji.
- (45) Ze względu na bardzo wysoką liczbę małych podmiotów uczestniczących w systemie w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego nie ma możliwości ustanowienia punktu regulacyjnego na poziomie podmiotów bezpośrednio emitujących gazy cieplarniane, jak ma to miejsce w przypadku instalacji stacjonarnych i lotnictwa. W związku z tym, ze względu na wykonalność techniczną i skuteczność administracyjną, bardziej zasadne jest ustanowienie punktu regulacyjnego na dalszym etapie łańcucha dostaw. Czynnością, która niesie za sobą powstanie obowiązku w zakresie zgodności w ramach nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji, powinno być dopuszczenie do konsumpcji paliw wykorzystywanych do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, w tym spalania w transporcie drogowym gazów cieplarnianych w celu składowania geologicznego. Aby uniknąć podwójnego uwzględnienia, nie należy uwzględniać dopuszczenia do konsumpcji paliw, które wykorzystuje się w innych działaniach zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE.
- (46) Podmioty objęte regulacją w tych dwóch nowych sektorach oraz punkt regulacyjny należy określić zgodnie z systemem podatku akcyzowego przewidzianym w dyrektywie Rady (UE) 2020/262²⁵, wraz z koniecznymi dostosowaniami, ponieważ na podstawie tej dyrektywy ustanowiono już solidny system kontroli w odniesieniu do wszystkich ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji do celów płatności podatków akcyzowych. Użytkownicy końcowi paliw w tych sektorach nie powinni podlegać obowiązkom przewidzianym w dyrektywie 2003/87/WE.
- (47) Podmioty objęte regulacją, których dotyczy zakres systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, powinny obowiązywać podobne warunki dotyczące zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych co operatorów instalacji stacjonarnych. Należy ustanowić zasady dotyczące wniosków o zezwolenia, warunków wydawania zezwoleń, treści oraz przeglądu, a także wszelkich zmian związanych z podmiotem objętym regulacją. Aby wprowadzanie nowego systemu przebiegało w zorganizowany sposób, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby podmioty objęte regulacją, których dotyczy zakres nowego systemu

²⁵ Dyrektywa Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiająca ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 4).

handlu uprawnieniami do emisji, posiadały ważne zezwolenie w momencie wprowadzania systemu w 2025 r.

- (48) Całkowitą liczbę uprawnień dla nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji należy określać zgodnie ze ścieżką liniową, aby osiągnąć cel redukcji emisji na 2030 r., biorąc pod uwagę efektywny kosztowo wkład sektora budowlanego i sektora transportu drogowego na poziomie 43 % redukcji emisji do 2030 r. w porównaniu z 2005 r. Całkowitą liczbę uprawnień należy określić po raz pierwszy w 2026 r., na podstawie ścieżki rozpoczynającej się w 2024 r. od dopuszczalnych wartości emisji w 2024 r. (1 109 304 000 CO₂t), obliczonych zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842²⁶ na podstawie emisji odniesienia dla tych sektorów w latach 2016–2018. W związku z tym współczynnik liniowy redukcji należy określić na poziomie 5,15 %. Od 2028 r. całkowitą liczbę uprawnień należy określać na podstawie średniego poziomu emisji objętych sprawozdaniem za lata 2024, 2025 oraz 2026 i zmniejszać o tę samą bezwzględną roczną wartość redukcji ustaloną od 2024 r., co odpowiada współczynnikowi liniowemu redukcji na poziomie 5,43 % w stosunku do porównywalnej wartości wyżej określonej ścieżki w 2025 r. Jeśli emisje te znacznie przewyższają tę wartość ścieżki i jeśli ta rozbieżność nie wynika z niewielkich różnic w metodach pomiaru emisji, współczynnik liniowy redukcji należy dostosować, aby osiągnąć wymaganą redukcję emisji w 2030 r.
- (49) Sprzedaż na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych jest najprostszą i najbardziej wydajną ekonomicznie metodą przydziału uprawnień do emisji, która pozwala również uniknąć nieoczekiwanych zysków. Zarówno w sektorze budowlanym, jak i sektorze transportu drogowego, presja konkurencyjna spoza Unii jest stosunkowo niewielka lub w ogóle nie występuje i sektory te nie są narażone na ryzyko ucieczki emisji gazów cieplarnianych. W związku z tym uprawnienia dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego należy przydzielać wyłącznie poprzez sprzedaż na aukcji z pominięciem jakiegokolwiek przydziału bezpłatnych uprawnień.
- (50) W celu zapewnienia płynnego rozpoczęcia handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego oraz biorąc pod uwagę konieczność wcześniejszego zabezpieczenia lub zakupienia przez podmioty objęte regulacją uprawnień, aby zmniejszyć ich cenę oraz ryzyko utraty płynności, na początku należy prowadzić na aukcji sprzedaż większej liczby uprawnień. W 2026 r. wolumen uprawnień sprzedawanych na aukcji powinien być zatem o 30 % wyższy niż całkowita liczba uprawnień na 2026 r. Liczba ta byłaby wystarczająca, aby zapewnić płynność zarówno w przypadku obniżenia poziomu emisji zgodnie z potrzebami w zakresie redukcji emisji, jak i w przypadku, gdy redukcje emisji będą następowały jedynie stopniowo. Szczegółowe zasady dotyczące tej koncentracji wolumenu uprawnień na wstępie ustanowione zostaną w akcie delegowanym dotyczącym sprzedaży na aukcji przyjętym na podstawie art. 10 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE.
- (51) Zasady dotyczące dystrybucji udziałów aukcyjnych są wysoce istotne dla wszelkich dochodów z aukcji, które przypadająby państwom członkowskim, szczególnie

²⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).

w świetle potrzeby wzmocnienia zdolności państw członkowskich do przeciwdziałania skutkom społecznym sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Niezależnie od faktu, że te dwa sektory mają bardzo odmienne cechy charakterystyczne, należy ustanowić wspólną zasadę dystrybucji podobną do tej mającej zastosowanie w przypadku instalacji stacjonarnych. Główną część uprawnień należy rozdzielić pomiędzy wszystkie państwa członkowskie na podstawie średniej dystrybucji emisji w objętych sektorach w okresie od 2016 r. do 2018 r.

- (52) Wprowadzeniu ceny emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym powinny towarzyszyć skuteczne rekompensaty społeczne, szczególnie w świetle już istniejących poziomów ubóstwa energetycznego. W 2018 r. około 34 mln Europejczyków poinformowało o niemożności odpowiedniego ogrzania swoich domów, a w przeprowadzonym w 2019 r. w całej UE badaniu²⁷ 6,9 % mieszkańców Unii odpowiedziało, że nie jest w stanie ogrzać swoich domów w wystarczającym stopniu. Aby osiągnąć skuteczne rekompensaty społeczne i dystrybucyjne, od państw członkowskich należy wymagać, aby wydawały dochody z aukcji na cele związane z klimatem i energią, które już określono dla obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji, ale również dla środków dodanych specjalnie w celu rozwiązania problemów związanych z nowymi sektorami – transportu drogowego i budowlanym, w tym związanych ze środkami z dziedziny polityki zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE²⁸. Dochody z aukcji należy wykorzystać na działania ukierunkowane na społeczne aspekty handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych nowych sektorów, ze szczególnym naciskiem na gospodarstwa domowe znajdujące się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstwa oraz użytkowników transportu. W ten sposób nowy Społeczny Fundusz Klimatyczny zapewni specjalne finansowanie państwom członkowskim, aby wesprzeć obywateli Unii, którzy najbardziej ucierpieli wskutek ubóstwa energetycznego lub związanego z mobilnością lub narażonych na ryzyko doświadczenia tego rodzaju ubóstwa. Fundusz ten będzie wspierać uczciwość i solidarność pomiędzy państwami członkowskimi i wewnątrz nich, zmniejszając jednocześnie ryzyko ubóstwa energetycznego i związanego z mobilnością w okresie tego przejścia. Będzie się on opierał na obowiązujących mechanizmach solidarności i je uzupełniał. Zasoby tego nowego funduszu będą zasadniczo odpowiadały 25 % oczekiwanych dochodów z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w okresie 2026–2032 i zostaną wdrożone na podstawie społecznych planów w dziedzinie klimatu, które państwa członkowskie powinny przedstawić zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 20.../nn²⁹. Ponadto każde państwo członkowskie powinno wykorzystywać swoje dochody z aukcji między innymi do finansowania części kosztów wynikających z ich społecznych planów w dziedzinie klimatu.

²⁷ Dane z 2018 r. Eurostat, SILC [ilc_mdcs01].

²⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).

²⁹ [Dodać odniesienie do rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny].

- (53) Sprawozdawczość dotyczącą wykorzystywania dochodów z aukcji należy dostosować do aktualnej sprawozdawczości ustanowionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999³⁰.
- (54) Innowacje i rozwój nowych technologii niskoemisyjnych w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego są kluczowe dla zapewnienia opłacalnego wkładu tych sektorów w oczekiwane redukcje emisji. Z tego względu 150 mln uprawnień pochodzących z handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego należy również udostępnić funduszowi innowacyjnemu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji w celu stymulowania opłacalnych redukcji emisji.
- (55) Podmioty objęte regulacją, które obejmuje system handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, powinny umarzać uprawnienia w odniesieniu do swoich zweryfikowanych emisji odpowiadające ilości paliw, które dopuściły do konsumpcji. Po raz pierwszy uprawnienia dla zweryfikowanych emisji powinny umorzyć w 2026 r. Aby zminimalizować obciążenie administracyjne, szereg zasad mających zastosowanie do obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji dla instalacji stacjonarnych i lotnictwa należy po wprowadzeniu koniecznych dostosowań zastosować do handlu uprawnieniami do emisji dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego. Obejmuje to w szczególności zasady dotyczące przekazywania, umarzania i anulowania uprawnień, a także zasady dotyczące ważności uprawnień, kar, właściwych organów oraz obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich.
- (56) Aby handel uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego był skuteczny, należy umożliwić monitorowanie emisji przy wysokiej pewności oraz racjonalnych kosztach. Emisje należy przypisywać podmiotom objętym regulacją na podstawie ilości paliwa dopuszczonego do konsumpcji i w połączeniu ze współczynnikiem emisji. Podmioty objęte regulacją powinny być w stanie w sposób wiarygodny i dokładny identyfikować i rozróżniać sektory, w których paliwa dopuszcza się do konsumpcji, a także użytkowników ostatecznych paliw, aby uniknąć niepożądanych skutków, takich jak podwójne obciążenie. Aby zapewnić wystarczające dane do ustalenia łącznej liczby uprawnień w okresie od 2028 r. do 2030 r., podmioty objęte regulacją posiadające zezwolenie w momencie uruchomienia systemu w 2025 r. powinny raportować swoje powiązane emisje historyczne, które miały miejsce w 2024 r.
- (57) Należy wprowadzić środki mające na celu przeciwdziałanie potencjalnemu ryzyku nadmiernych wzrostów cen, które, w przypadku szczególnie wysokiego poziomu na początku handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, mogą osłabić gotowość gospodarstw domowych i osób fizycznych do ograniczenia swoich emisji gazów cieplarnianych. Środki te powinny uzupełniać zabezpieczenia przewidziane w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej na podstawie decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

³⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

2015/1814³¹, które zaczęły mieć zastosowanie w 2019 r. Podczas gdy rynek będzie nadal określał cenę emisji dwutlenku węgla, środki zabezpieczające będą uruchamiane poprzez oparty na zasadach automatyzm, dzięki czemu uprawnienia będą uwalniane z rezerwy stabilności rynkowej tylko w przypadku spełnienia konkretnych warunków uruchamiających opartych na wzroście średniej ceny uprawnień. Ten dodatkowy mechanizm powinien być również wysoce reaktywny, aby zapobiec nadmiernej zmienności spowodowanej czynnikami innymi niż zmienione zasadnicze cechy rynku. Środki te należy zastosować na różnych szczeblach nadmiernego wzrostu cen, co będzie skutkowało różnymi poziomami interwencji. Komisja powinna ściśle monitorować warunki uruchamiające oraz – w przypadku ich spełnienia – wdrażać środki w trybie pilnym. Odbywa się to bez uszczerbku dla jakichkolwiek środków towarzyszących, które państwa członkowskie mogą wdrażać, aby przeciwdziałać negatywnym skutkom społecznym.

- (58) Komisja powinna monitorować stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach budowlanym i transportu drogowego, w tym stopień konwergencji cen z obowiązującym ETS, a także, w stosownych przypadkach, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie należy zaproponować przegląd, aby poprawić skuteczność handlu uprawnieniami do emisji, zarządzanie nim i jego praktyczne stosowanie w tych sektorach na podstawie zdobytej wiedzy oraz większej konwergencji cen. Należy zobowiązać Komisję do przedłożenia pierwszego sprawozdania dotyczącego tych kwestii do dnia 1 stycznia 2028 r.
- (59) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania art. 3gd ust. 3, art. 12 ust. 3b oraz art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze. Aby zapewnić synergię z obowiązującymi ramami regulacyjnymi, przyznanie uprawnień wykonawczych w art. 14 i 15 tej dyrektywy należy rozszerzyć tak, aby obejmowały sektor transportu drogowego i sektor budowlany. Z tych uprawnień wykonawczych należy korzystać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady³².
- (60) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do art. 10 ust. 4 oraz 10a ust. 8 tej dyrektywy. Ponadto, aby zapewnić synergię z obowiązującymi ramami regulacyjnymi, uprawnienia przekazane w art. 10 ust. 4 oraz 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE należy rozszerzyć tak, aby obejmowały sektor transportu drogowego i sektor budowlany. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych,

³¹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).

³² Rozporządzenie (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających³³ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.

- (61) Sprawnie funkcjonujący, zreformowany system EU ETS zawierający instrument stabilności rynkowej ma kluczowe znaczenie do osiągnięcia przez Unię uzgodnionego celu na rok 2030 oraz wypełnienia zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego. Celem rezerwy stabilności rynkowej jest zaradzenie brakowi równowagi między podażą uprawnień a popytem na nie na rynku. Art. 3 decyzji (UE) 2015/1814 stanowi, że przegląd rezerwy należy przeprowadzić w terminie trzech lat od rozpoczęcia funkcjonowania rezerwy, zwracając szczególną uwagę na wartość procentową służącą określeniu liczby uprawnień, które mają być umieszczone w rezerwie stabilności rynkowej, wysokość progu łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC) i liczbę uprawnień, które mają być uwolnione z rezerwy.
- (62) Uwzględniając potrzebę wysłania silniejszego sygnału inwestycyjnego w odniesieniu do redukcji emisji w sposób efektywny pod względem kosztów oraz mając na uwadze wzmocnienie EU ETS, należy zmienić decyzję (UE) 2015/1814, tak aby zwiększyć wartość procentową służącą określeniu liczby uprawnień, które mają być każdego roku umieszczane w rezerwie stabilności rynkowej. Ponadto w przypadku niższych poziomów TNAC pobór powinien być równy różnicy między TNAC a progiem, który określa pobór uprawnień. Pozwoliłoby to zapobiec znacznej niepewności w liczbie uprawnień sprzedawanych na aukcji, która pojawia się w przypadku, gdy TNAC jest zbliżona do progu, i jednocześnie zapewnia, aby nadwyżka osiągała przepustowość wolumenu, w ramach którego rynek uprawnień do emisji dwutlenku węgla uznaje się za działający w sposób zrównoważony.
- (63) Ponadto w celu zapewnienia przewidywalności poziomu uprawnień, który pozostaje w rezerwie stabilności rynkowej po unieważnieniu, to unieważnienie uprawnień w rezerwie nie powinno już zależeć od wolumenu uprawnień sprzedawanych na aukcji z poprzedniego roku. Liczbę uprawnień w rezerwie należy zatem ustalić na poziomie 400 mln uprawnień, co odpowiada najniższemu progowi wartości TNAC.
- (64) Analiza oceny skutków dołączona do wniosku dotyczącego niniejszej dyrektywy wykazała również, że w łącznej liczbie uprawnień znajdujących się w obiegu należy uwzględnić popyt netto ze strony lotnictwa. Ponadto ze względu na to, że uprawnienia do emisji lotniczych można wykorzystywać w ten sam sposób co uprawnienia do emisji ogólnych, uwzględnienie lotnictwa w tej rezerwie uczyniłoby ją dokładniejszym, a zatem lepszym narzędziem zapewniającym stabilność rynku. Obliczenie łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu powinno obejmować emisje lotnicze oraz uprawnienia wydane w odniesieniu do lotnictwa od roku następującego po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

³³

Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

- (65) Aby wyjaśnić sposób obliczania łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC), w decyzji (UE) 2015/1814 należy doprecyzować, że w podaży uprawnień uwzględniać będzie się tylko uprawnienia wydane i nieumieszczone w rezerwie stabilności rynkowej. Ponadto we wzorze nie należy już odejmować liczby uprawnień w rezerwie stabilności rynkowej od podaży uprawnień. Zmiana ta nie miałaby istotnego wpływu na wynik obliczenia TNAC, w tym na dotychczasowe obliczenia TNAC lub na tę rezerwę.
- (66) Aby zmniejszyć ryzyko nierównowagi podaży i popytu związanych z rozpoczęciem handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, a także aby uczynić go bardziej odpornym na wstrząsy na rynku, w tych nowych sektorach należy zastosować oparty na zasadach mechanizm rezerwy stabilności rynkowej. Aby można było korzystać z tej rezerwy od początku funkcjonowania tego systemu, z chwilą jej ustanowienia powinna zawierać ona początkowo 600 mln uprawnień przeznaczonych do handlu uprawnieniami do emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. Początkowe dolne i górne progi, których osiągnięcie skutkuje uwolnieniem lub poborem uprawnień z rezerwy, powinny podlegać klauzuli dotyczącej ogólnego przeglądu. Pozostałe elementy takie jak publikacja łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu lub liczby uprawnień uwolnionych lub umieszczonych w rezerwie powinny być zgodne z zasadami dotyczącymi rezerwy dla innych sektorów.
- (67) Konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) 2015/757, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS. Należy wprowadzić zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757, aby zobowiązać przedsiębiorstwa do raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania do zatwierdzenia swoich zweryfikowanych planów monitorowania i zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu. Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod monitorowania emisji CO₂ oraz przepisów dotyczących monitorowania, a także wszelkich innych istotnych informacji określonych w rozporządzeniu (UE) 2015/757, w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania EU ETS na szczeblu administracyjnym oraz uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2015/757 o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania i ich zmiany przez organy administrujące, o przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, a także o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa. Dane, w odniesieniu do których przeprowadza się monitorowanie, raportowanie i weryfikację na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, można również wykorzystywać w celu zapewnienia zgodności z innymi przepisami prawa Unii wymagającymi monitorowania, raportowania i weryfikacji tych samych informacji dotyczących statków.
- (68) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE, decyzję (UE) 2015/1814 oraz rozporządzenie (UE) 2015/757,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2003/87/WE

W dyrektywie 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 ust. 1 i 2 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do działań wymienionych w załącznikach I i III oraz do gazów cieplarnianych wymienionych w załączniku II. W przypadku gdy w instalacji objętej EU ETS ze względu na wykorzystywanie jednostek spalania o całkowitej nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW zmienione zostają procesy produkcyjne w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i gdy nie osiąga już ona tego progu, pozostaje ona objęta EU ETS aż do upływu odpowiedniego okresu pięciu lat, o którym mowa w art. 11 ust. 1 akapit drugi, następującego po zmianie jej procesu produkcyjnego.

2. Niniejszą dyrektywę stosuje się bez uszczerbku dla jakichkolwiek wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE(*).

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola) Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) »emisje« oznaczają uwolnienie gazów cieplarnianych ze źródła znajdującego się w jakiegokolwiek instalacji, uwolnienie ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I lub ze statków wykonujących działanie w zakresie transportu morskiego wymienione w załączniku I gazów określonych dla tego działania lub uwolnienie gazów cieplarnianych odpowiadających działaniom, o których mowa w załączniku III.”;

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) »zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych« oznacza zezwolenie wydane zgodnie z art. 5, 6 i 30b.”;

c) uchyla się lit. u);

d) dodaje się lit. v)–z) w brzmieniu:

„v) »przedsiębiorstwo żeglugowe« oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady(*);

(*) Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1).

w) »organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego« oznacza organ odpowiedzialny za administrowanie EU ETS w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego z zgodnie z art. 3gd;”;

x) »podmiot objęty regulacją« do celów rozdziału IVa oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, z wyjątkiem każdego konsumenta końcowego paliw, która angażuje się w działalność, o której mowa w załączniku III, i należy do jednej z następujących kategorii:

- (i) w przypadku gdy paliwo przechodzi przez skład podatkowy określony w art. 3 pkt 11 dyrektywy Rady (UE) 2020/262(*), uprawniony prowadzący skład podatkowy określony w art. 3 pkt 1 tej dyrektywy zobowiązany do zapłaty podatku akcyzowego, który stał się wymagalny zgodnie z art. 7 tej dyrektywy;
- (ii) jeżeli ppkt (i) nie ma zastosowania, każda inna osoba zobowiązana do zapłaty podatku akcyzowego, który stał się wymagalny zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2020/262 w odniesieniu do paliw objętych zakresem niniejszego rozdziału;
- (iii) jeżeli ppkt (i) i (ii) nie mają zastosowania, każda inna osoba, którą muszą zarejestrować odpowiednie właściwe organy państwa członkowskiego w celu objęcia jej zobowiązaniem do zapłaty podatku akcyzowego, w tym każda osoba zwolniona z obowiązku podatku akcyzowego, o której mowa w art. 21 ust. 5 akapit czwarty dyrektywy Rady 2003/96/WE(**);
- (iv) jeżeli ppkt (i), (ii) i (iii) nie mają zastosowania, lub jeżeli kilka osób jest solidarnie zobowiązanych do zapłacenia tego samego podatku akcyzowego, każda inna osoba wyznaczona przez państwo członkowskie.

(*) Dyrektywa Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiająca ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 4).

(**) Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51).

y) »paliwo« do celów rozdziału IVa oznacza każde paliwo wymienione w tabeli A i tabeli C załącznika I do dyrektywy 2003/96/WE oraz każdy inny produkt oferowany do sprzedaży jako paliwo silnikowe lub paliwo do ogrzewania określone w art. 2 ust. 3 tej dyrektywy;

z) »dopuszczenie do konsumpcji« do celów rozdziału IVa ma takie samo znaczenie, jak w art. 6 ust. 3 dyrektywy (UE) 2020/262.”;

3) **tytuł rozdziału II otrzymuje brzmienie:**

„LOTNICTWO I TRANSPORT MORSKI”;

4) art. 3a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3a

Zakres

Art. 3b–3f mają zastosowanie do przydzielania i wydawania uprawnień w odniesieniu do działalności lotniczej wymienionej w załączniku I. Art. 3g–3ge mają zastosowanie w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego wymienionej w załączniku I.”;

5) art. 3f i 3g otrzymują brzmienie:

„Artykuł 3f

Plany dotyczące monitorowania i raportowania

Administrujące państwo członkowskie zapewnia, by każdy operator statków powietrznych przedkładał właściwemu organowi w tym państwie członkowskim plan monitorowania, w którym określono środki służące monitorowaniu emisji i danych dotyczących tonokilometrów i składaniu sprawozdań na ten temat do celów wniosku przewidzianego w art. 3e, a także by takie plany były zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14.

Artykuł 3g

Zakres stosowania w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego

1. Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzania w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz stu procent (100 %) emisji ze statków podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.
2. Art. 9, 9a i 10 mają zastosowanie do działalności w zakresie transportu morskiego w takim sam sposób, w jaki mają zastosowanie do innych działań objętych EU ETS.”;

6) dodaje się art. 3ga–3ge w brzmieniu:

„Artykuł 3ga

Stopniowe wprowadzanie wymogów dla transportu morskiego

Przedsiębiorstwa żeglugowe są zobowiązane do przekazania do umorzenia uprawnień według następującego harmonogramu:

- a) 20 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2023 r.;
- b) 45 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2024 r.;

- c) 70 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2025 r.;
- d) 100 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2026 r. i każdy następny rok po tej dacie.

W zakresie, w jakim umarza się mniejszą liczbę uprawnień w porównaniu ze zweryfikowanymi emisjami z transportu morskiego za lata 2023, 2024 i 2025, po ustaleniu różnicy między zweryfikowanymi emisjami a umorzonymi uprawnieniami w odniesieniu do każdego roku, odpowiednią liczbę uprawnień anuluje się, a nie rozdziela w drodze sprzedaży aukcyjnej zgodnie z art. 10.

Artykuł 3gb

Monitorowanie i raportowanie emisji z transportu morskiego

W odniesieniu do emisji wynikającej z działalności w zakresie transportu morskiego wymienionej w załączniku I organ administrujący zapewnia, by podlegające mu przedsiębiorstwo żeglugowe monitorowało i raportowało odpowiednie parametry w trakcie okresu sprawozdawczego i przekazywało organowi administrującemu zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757(*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

Artykuł 3gc

Weryfikacja i akredytacja emisji z transportu morskiego

Organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego zapewnia, aby raportowanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa żeglugowego na podstawie art. 3gb było weryfikowane zgodnie z zasadami weryfikacji i akredytacji określonymi w rozdziale III rozporządzenia (UE) 2015/757(*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

Artykuł 3gd

Organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego

1. Organem administrującym w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego jest:
 - a) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego zarejestrowanego w państwie członkowskim – państwo członkowskie, w którym jest zarejestrowane to przedsiębiorstwo żeglugowe;
 - b) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego, które nie jest zarejestrowane w państwie członkowskim – państwo członkowskie z największą szacunkową liczbą zawinięć do portów podczas rejsów wykonanych przez to przedsiębiorstwo

żeglugowe w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania i objętych zakresem określonym w art. 3g;

c) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego, które nie jest zarejestrowane w państwie członkowskim i w ciągu poprzednich dwóch lat monitorowania nie odbyło żadnego rejsu objętego zakresem stosowania określonym w art. 3g, organem administrującym jest państwo członkowskie, w którym to przedsiębiorstwo żeglugowe rozpoczęło swój pierwszy rejs objęty zakresem określonym w art. 3g.

W stosownych przypadkach odpowiedzialny organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego jest aktualizowany co dwa lata.

2. Na podstawie najlepszych dostępnych informacji Komisja:

a) przed dniem 1 lutego 2024 r. opublikuje wykaz przedsiębiorstw żeglugowych prowadzących działalność morską wymienioną w załączniku I, które w dniu 1 stycznia 2023 r. lub ze skutkiem od tego dnia były objęte zakresem określonym w art. 3g, w którym to wykazie Komisja wskaże organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego zgodnie z ust. 1 oraz

b) co najmniej raz na dwa lata po opublikowaniu wspomnianego wykazu zaktualizuje go w celu ponownego przydzielenia w razie potrzeby przedsiębiorstwa żeglugowego do innego organu administrującego lub w celu uwzględnienia przedsiębiorstw żeglugowych, które później rozpoczęły działalność morską wymienioną w załączniku I, objętą zakresem określonym w art. 3g.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących administrowania przedsiębiorstwami żeglugowymi przez organy administrujące na podstawie niniejszej dyrektywy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

Artykuł 3ge

Raportowanie i przeglądy

1. Komisja rozważy ewentualne zmiany w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską globalnego środka rynkowego w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego. W przypadku przyjęcia takiego środka, a w każdym wypadku przed globalnym przeglądem w 2028 r. i nie później niż do dnia 30 września 2028 r., Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę każdego takiego środka. W stosownych przypadkach w następstwie takiego sprawozdania Komisja może przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy w celu odpowiedniej zmiany niniejszej dyrektywy.

2. Komisja monitoruje wdrażanie niniejszego rozdziału oraz możliwych tendencji dotyczących przedsiębiorstw, które próbują uniknąć podlegania wymogom niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki zapobiegające takiemu unikaniu podlegania wymogom.”;

7) **art. 3h otrzymuje brzmienie:**

„Artykuł 3h

Zakres

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych oraz do przydzielania i wydawania uprawnień w odniesieniu do działalności wymienionej w załączniku I innej niż działalność lotnicza i działalność w zakresie transportu morskiego.”;

8) **art. 6 ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:**

„e) obowiązek przekazania do umorzenia uprawnień równych łącznym emisjom z instalacji w każdym roku kalendarzowym, zweryfikowanym zgodnie z art. 15, w terminie czterech miesięcy po zakończeniu tego roku.”;

9) **w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:**

- a) **skreśla się słowa „Parlamentu Europejskiego i Rady” i „⁽¹⁾” oraz przypis ⁽¹⁾;**
- b) **dodaje się ustęp w brzmieniu:**
- c) **„Komisja dokonuje przeglądu skuteczności synergii z dyrektywą 2010/75/UE. Należy skoordynować zezwolenia dotyczące środowiska i klimatu, aby zapewnić skuteczną i szybszą realizację środków niezbędnych do osiągnięcia celów klimatycznych i energetycznych UE. Komisja może przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w kontekście wszelkich przyszłych przeglądów niniejszej dyrektywy.”;**

10) **w art. 9 dodaje się akapit w brzmieniu:**

„W [rok następujący po wejściu w życie niniejszej zmiany] r. liczbę uprawnień w całej Unii zmniejsza się o [-- mln uprawnień (*do ustalenia w zależności od roku wejścia w życie*)]. W tym samym roku liczbę uprawnień w całej Unii zwiększa się o 79 mln uprawnień dla transportu morskiego. Począwszy od [rok następujący po wejściu w życie niniejszej zmiany] r. współczynnik liniowy wynosi 4,2 %. Komisja publikuje liczbę uprawnień w całej Unii w terminie 3 miesięcy od [należy wstawić datę wejścia w życie zmiany] r.”;

11) **w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:**

a) **ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:**

„2 % całkowitej liczby uprawnień w latach 2021–2030 jest sprzedawanych na aukcji w celu ustanowienia funduszu na rzecz poprawy efektywności energetycznej i modernizacji systemów energetycznych niektórych państw członkowskich (zwanych dalej »beneficjentami«), określonego w art. 10d (zwanego dalej »funduszem modernizacyjnym«). W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w 2013 r. poniżej 60 % średniej unijnej. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część A.

Ponadto 2,5 % całkowitej liczby uprawnień w latach [rok następujący po wejściu w życie dyrektywy]–2030 jest sprzedawane na aukcji na potrzeby funduszu modernizacyjnego. W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w latach 2016–2018 poniżej 65 % średniej unijnej. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część B.”;

b) **ust. 3 zdania pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:**

„3. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów z aukcji, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państw członkowskie wykorzystują swoje dochody z aukcji, o których mowa w ust. 2, z wyjątkiem dochodów przeznaczonych na rekompensatę pośrednich kosztów emisji, o których mowa w art. 10a ust. 6, na co najmniej jeden z następujących celów:”;

c) **ust. 3 lit. h) otrzymuje brzmienie:**

„h) środki służące poprawie efektywności energetycznej, systemów lokalnego ogrzewania i izolacji budynków lub dostarczeniu wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w przypadku gospodarstw domowych o niższych i średnich dochodach, w tym poprzez zmniejszenie podatków zakłócających;”;

d) **ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:**

„4. W celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji, w tym warunków przekazywania części dochodów do budżetu Unii, aby zapewnić prowadzenie tej sprzedaży w sposób otwarty, przejrzysty, zharmonizowany i niedyskryminujący.”;

12) **w art. 10a wprowadza się następujące zmiany:**

a) **w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:**

(i) po akapicie drugim dodaje się dwa akapity w brzmieniu:

„W przypadku instalacji objętych obowiązkiem przeprowadzenia audytu energetycznego na mocy art. 8 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE(*) [należy zaktualizować odesłanie do artykułu w zmienionej dyrektywie] przydział bezpłatnych uprawnień przyznaje się w całości wyłącznie w przypadku wdrożenia zaleceń zawartych w sprawozdaniu z audytu w zakresie, w jakim czas zwrotu w przypadku przedmiotowych inwestycji nie przekracza pięciu lat, a koszty tych inwestycji są proporcjonalne. W przeciwnym razie liczba przydzielonych bezpłatnych uprawnień ulega zmniejszeniu o 25 %. Liczba przydzielonych bezpłatnych uprawnień nie ulega zmniejszeniu, jeżeli operator wykaże, że wdrożył inne środki, które zapewniły redukcję emisji gazów cieplarnianych równoważną redukcji zalecanej w sprawozdaniu z audytu. Środki, o których mowa w akapicie pierwszym, są odpowiednio dostosowywane.

Nie przydziela się żadnych bezpłatnych uprawnień instalacjom w sektorach lub podsektorach w zakresie, w jakim są one objęte innymi środkami mającymi na celu zapobieganie ryzyku ucieczki emisji, określonymi w rozporządzeniu (UE)/.. [odniesienie do CBAM](**). Środki, o których mowa w akapicie pierwszym, są odpowiednio dostosowywane.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).

(**) [*pełne odniesienie do CBAM*];

(ii) na końcu akapitu trzeciego dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Aby zapewnić dodatkowe zachęty do redukcji emisji gazów cieplarnianych i poprawy efektywności energetycznej, ustalone unijne wskaźniki *ex ante* zostaną poddane przeglądowi przed okresem 2026–2030 w celu ewentualnej zmiany definicji i granic systemu istniejących wskaźników emisyjności dla produktów.”;

b) **dodaje się ust. 1a w brzmieniu:**

„1a. Nie przydziela się żadnych bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do wytwarzania produktów wymienionych w załączniku I do rozporządzenia [CBAM] od daty rozpoczęcia stosowania mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂.

Na zasadzie odstępstwa od poprzedniego akapitu w pierwszych latach funkcjonowania rozporządzenia [CBAM] wytwarzanie tych produktów korzysta ze zmniejszonych ilości przydziału bezpłatnych uprawnień. W odniesieniu do wytwarzania tych produktów stosuje się współczynnik zmniejszający przydział bezpłatnych uprawnień (współczynnik CBAM). Współczynnik ten wynosi 100 % w okresie między wejściem w życie [rozporządzenia w sprawie CBAM] a końcem 2025 r., 90 % – w 2026 r. i zostaje zmniejszony o 10 punktów procentowych każdego roku, aby w dziesiątym roku osiągnąć wartość 0 %.

Zmniejszenie przydziału bezpłatnych uprawnień oblicza się corocznie jako średni udział popytu na przydział bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do wytwarzania produktów wymienionych w załączniku I do rozporządzenia [CBAM] w porównaniu z obliczonym całkowitym popytem na przydział bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do wszystkich instalacji w odpowiednim okresie, o którym mowa w art. 11 ust. 1. Stosuje się współczynnik CBAM.

Uprawnienia wynikające ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień udostępnia się w celu wsparcia innowacji zgodnie z art. 10a ust. 8.”;

c) **w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:**

(i) w akapicie trzecim lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) na lata 2026–2030 wartości wskaźników określa się w ten sam sposób jak określono w lit. a) i d) na podstawie informacji przekazanych zgodnie z art. 11 na lata 2021–2022 oraz na podstawie zastosowania rocznej stopy redukcji, w odniesieniu do każdego roku w latach 2008–2028;”;

(iii) w akapicie trzecim dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) w przypadku gdy roczna stopa redukcji przekracza 2,5 % lub jest poniżej 0,2 %, wartości wskaźnika na lata 2026–2030 są wartościami wskaźnika mającymi zastosowanie w latach 2013–2020 zmniejszonymi o

tę wartość procentową spośród tych dwóch wartości procentowych, która ma zastosowanie, w odniesieniu do każdego roku z lat 2008–2028.”;

(iv) akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Na zasadzie odstępstwa dotyczącego wartości wskaźników dla związków aromatycznych i gazu syntezowego, wartości te są dostosowywane o tę samą wartość procentową co wskaźniki dotyczące rafinerii, aby zachować równe warunki dla producentów tych produktów.”;

d) **uchyla się ust. 3 i 4;**

e) **ust. 6 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

„Państwa członkowskie powinny przyjąć środki finansowe zgodnie z akapitem drugim i czwartym na rzecz sektorów lub podsektorów, które są narażone na rzeczywiste ryzyko ucieczki emisji z powodu znacznych kosztów pośrednich faktycznie ponoszonych w wyniku przeniesienia kosztów związanych z emisją gazów cieplarnianych na ceny energii elektrycznej, pod warunkiem że takie środki finansowe są zgodne z zasadami pomocy państwa, a zwłaszcza nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym. Przyjęte środki finansowe nie powinny rekompensować kosztów pośrednich objętych przydziałem bezpłatnych uprawnień zgodnie ze wskaźnikami ustanowionymi na mocy ust. 1. Jeżeli państwo członkowskie wydaje kwotę wyższą niż równoważność 25 % jego dochodów z aukcji w roku, w którym poniesiono koszty pośrednie, państwo to określa przyczyny przekroczenia tej kwoty.”;

f) **ust. 7 akapit drugi otrzymuje brzmienie:**

„Począwszy od roku 2021, uprawnienia, które w oparciu o ust. 19, 20 i 22 nie zostały przydzielone instalacjom, dodaje się do liczby uprawnień zarezerwowanych zgodnie z pierwszym zdaniem akapitu pierwszego niniejszego ustępu.”;

g) **ust. 8 otrzymuje brzmienie:**

„8. 365 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby zostać przydzielona bezpłatnie na mocy niniejszego artykułu, oraz 85 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby być sprzedana na aukcji na mocy art. 10, a także uprawnienia wynikające ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień, o których mowa w art. 10a ust. 1a, udostępnia się w celu wsparcia innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych i przyczyniają się one do realizacji celów osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń („fundusz innowacyjny”). Uprawnienia, które nie są wydawane operatorom statków powietrznych ze względu na zamknięcie tych operatorów i które nie są niezbędne do pokrycia wszelkich braków w umorzeniach dokonanych przez tych operatorów, wykorzystuje się również na wsparcie innowacji, o którym mowa w akapicie pierwszym.

Ponadto 50 mln nieprzydzielonych uprawnień z rezerwy stabilności rynkowej stanowi uzupełnienie wszelkich pozostałych dochodów z 300 mln uprawnień dostępnych w latach 2013–2020 na podstawie decyzji Komisji 2010/670/UE(*), i zostaje wykorzystanych w odpowiednim terminie na wsparcie innowacji, o którym mowa w akapicie pierwszym. Ponadto

zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel, o których mowa w art. 21 ust. 2 rozporządzenia (UE) [w sprawie inicjatywy FuelEU Maritime], przydziela się na rzecz funduszu innowacyjnego i realizuje zgodnie z niniejszym ustępem.

Fundusz innowacyjny obejmuje sektory wymienione w załączniku I i w załączniku III, w tym bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i utylizację dwutlenku węgla („CCU”), które w znacznym stopniu przyczynia się do łagodzenia zmiany klimatu, oraz produkty zastępujące produkty wysokoemisyjne w sektorach wymienionych w załączniku I, a także pomaga pobudzać budowę i funkcjonowanie projektów mających na celu bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i składowanie geologiczne CO₂ („CCS”) oraz innowacyjne technologie energii odnawialnej i magazynowania energii; w lokalizacjach rozłożonych równomiernie pod względem geograficznym. Fundusz innowacyjny może również wspierać przełomowe innowacyjne technologie i infrastrukturę służącą obniżeniu emisyjności sektora morskiego oraz produkcji niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw w transporcie lotniczym, kolejowym i drogowym. Szczególną uwagę zwraca się na projekty w sektorach objętych [rozporządzeniem w sprawie CBAM], aby wspierać innowacje w zakresie technologii niskoemisyjnych, CCU, CCS, energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu.

Kwalifikują się do tego projekty realizowane na terytorium wszystkich państw członkowskich, w tym projekty na małą skalę. Technologie otrzymujące wsparcie są innowacyjne i nie są jeszcze opłacalne z ekonomicznego punktu widzenia na podobną skalę bez wsparcia, ale stanowią rozwiązania przełomowe lub są na tyle rozwinięte, aby mogły być stosowane na skalę przedkomercyjną.

Komisja zapewnia, aby uprawnienia przeznaczone dla funduszu innowacyjnego były sprzedawane na aukcji zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w art. 10 ust. 4. Przychody ze sprzedaży na aukcji stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego. Zobowiązania budżetowe z tytułu działań trwających dłużej niż jeden rok budżetowy można rozłożyć na roczne raty przez okres kilku lat.

Projekty wybierane są na podstawie obiektywnych i przejrzystych kryteriów, z uwzględnieniem – w stosownych przypadkach – zakresu, w jakim przyczyniają się do redukcji emisji znacznie poniżej wskaźników, o których mowa w ust. 2. Projekty mają potencjał umożliwiający powszechne zastosowanie lub znaczne obniżenie kosztów przejścia na gospodarkę niskoemisyjną w określonych sektorach. Projekty związane z CCU skutkują korzyściami netto w zakresie redukcji emisji i zapewniają unikanie emisji CO₂ lub trwałe składowanie CO₂. W przypadku dotacji udzielonych w drodze zaproszenia do składania wniosków wsparcie może obejmować maksymalnie 60 % odnośnych kosztów projektów, z czego maksymalnie 40 % nie musi być uzależnione od zweryfikowania unikania emisji gazów cieplarnianych, pod warunkiem że wcześniej osiągnięto ustalone cele pośrednie przy uwzględnieniu zastosowanej technologii. W przypadku wsparcia udzielonego w drodze przetargu konkurencyjnego oraz w przypadku wsparcia w postaci

pomocy technicznej wsparcie może obejmować maksymalnie 100 % odnośnych kosztów projektów.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia przepisów niniejszej dyrektywy dotyczących działania funduszu innowacyjnego, w tym procedur i kryteriów wyboru, oraz kwalifikowalnych sektorów i wymogów technologicznych w przypadku poszczególnych rodzajów wsparcia.

W ramach mechanizmu określonego w niniejszym ustępie żaden projekt nie otrzymuje wsparcia przekraczającego 15 % całkowitej liczby uprawnień dostępnych na ten cel. Uprawnienia te uwzględnia się na mocy ust. 7.

(*) Decyzja Komisji 2010/670/UE z dnia 3 listopada 2010 r. ustanawiająca kryteria i środki dotyczące finansowania komercyjnych projektów demonstracyjnych mających na celu bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i geologiczne składowanie CO₂ oraz projektów demonstracyjnych w zakresie innowacyjnych technologii energetyki odnawialnej realizowanych w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie ustanowionego dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 290 z 6.11.2010, s. 39).”;

h) **ust. 19 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:**

„19. Nie przydziela się żadnych bezpłatnych uprawnień instalacjom, które zaprzestały działalności.”;

i) **dodaje się ust. 22 w brzmieniu:**

„22. W przypadku gdy konieczne są korekty bezpłatnych uprawnień przydzielonych na podstawie art. 11 ust. 2, dokonuje się ich przy użyciu uprawnień zarezerwowanych zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu lub przez dodanie uprawnień do liczby takich zarezerwowanych uprawnień.”;

13) **art. 10c ust. 7 otrzymuje brzmienie:**

„Państwa członkowskie wymagają od instalacji wytwarzających energię elektryczną i operatorów sieci będących beneficjentami, aby do 28 lutego każdego roku składali sprawozdania z realizacji wybranych przez nich inwestycji, w tym na temat bilansu przydziału bezpłatnych uprawnień oraz poniesionych wydatków inwestycyjnych, a także rodzajów wspieranych inwestycji. Państwa członkowskie składają Komisji sprawozdania w tej sprawie, a Komisja podaje je do publicznej wiadomości.”;

14) **w art. 10d wprowadza się następujące zmiany:**

a) **ust. 1 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:**

„1. Na lata 2021–2030 ustanawia się fundusz mający na celu wspieranie inwestycji proponowanych przez państwa członkowskie będące beneficjentami – w tym finansowanie projektów inwestycyjnych na małą skalę – służących modernizacji systemów energetycznych oraz poprawie efektywności energetycznej („fundusz modernizacyjny”). Fundusz modernizacyjny jest finansowany ze sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych zgodnie z art. 10 na rzecz określonych w nim państw członkowskich będących beneficjentami.

Wspierane inwestycje są spójne z celami niniejszej dyrektywy, a także z celami komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu(*) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119(**), a także z długoterminowymi celami wyrażonymi w porozumieniu paryskim. Wsparcia z funduszu modernizacyjnego nie udziela się zakładom zajmującym się produkcją energii, w których wykorzystuje się paliwa kopalne.

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Co najmniej 80 % środków finansowych z funduszu modernizacyjnego wykorzystuje się do wspierania inwestycji w:

- a) produkcję i wykorzystywanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych;
- b) ogrzewanie i chłodzenie z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii;
- c) poprawę efektywności energetycznej po stronie popytu, między innymi w sektorze transportu, sektorze budowlanym, sektorze rolnictwa i sektorze odpadów;
- d) magazynowanie energii i modernizację sieci energetycznych, uwzględniając rurociągi należące do systemów lokalnego ogrzewania, sieci przesyłu energii elektrycznej oraz zwiększenie połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi;
- e) wsparcie gospodarstw domowych o niskich dochodach, w tym na obszarach wiejskich i w regionach oddalonych, w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego oraz modernizacji ich systemów ogrzewania oraz
- f) sprawiedliwą transformację w regionach uzależnionych od węgla w państwach członkowskich będących beneficjentami, tak aby utrzymując dialog z partnerami społecznymi, wspierać zmianę miejsca zatrudnienia, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, edukację, inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz przedsiębiorstwa typu start-up.”;

15) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie zapewniają uznawanie uprawnień wydanych przez właściwy organ innego państwa członkowskiego do celów wypełnienia zobowiązań operatorów, operatorów statków powietrznych lub przedsiębiorstw żeglugowych na podstawie ust. 3”;

b) uchyla się ust. 2a;

c) **ust. 3 otrzymuje brzmienie:**

„3. Państwa członkowskie, administrujące państwa członkowskie oraz organy administrujące w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego zapewniają, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku:

a) operator każdej instalacji przekazał do umorzenia liczbę uprawnień stanowiącą równowartość łącznych emisji z tej instalacji w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z art. 15;

b) każdy operator statków powietrznych przekazał do umorzenia liczbę uprawnień stanowiącą równowartość łącznych emisji tego operatora w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z art. 15;

c) każde przedsiębiorstwo żeglugowe przekazało do umorzenia liczbę uprawnień stanowiącą równowartość całkowitych emisji tego przedsiębiorstwa w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z art. 3gc.

Państwa członkowskie, administrujące państwa członkowskie oraz organy administrujące w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego zapewniają, aby uprawnienia umorzone zgodnie z akapitem pierwszym zostały następnie anulowane.”;

d) **ust. 3-a zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:**

„3-a. W razie potrzeby i jak długo będzie to niezbędne w celu zachowania integralności środowiskowej systemu EU ETS, operatorzy, operatorzy statków powietrznych oraz przedsiębiorstwa żeglugowe w ramach systemu EU ETS nie będą mogli wykorzystywać uprawnień wydanych przez państwo członkowskie, wobec którego wygasły zobowiązania spoczywające na operatorach statków powietrznych, przedsiębiorstwach żeglugowych i innych operatorach.”;

e) **dodaje się ust. 3b w brzmieniu:**

„3b. Obowiązek umorzenia uprawnień nie powstaje w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych, które uznaje się za wychwycone i wykorzystane w celu trwałego związania chemicznego z produktem, tak że nie przedostają się one do atmosfery przy normalnym użytkowaniu.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące wymogów w zakresie uznania, że gazy cieplarniane stały się trwale związane chemicznie z produktem, tak że nie przedostają się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

16) **w art. 14 ust. 1 akapit pierwszy dodaje się zdania w brzmieniu:**

„W tych aktach wykonawczych stosuje się kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy, ustanowione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001(*), z wszelkimi niezbędnymi dostosowaniami do zastosowania na mocy niniejszej dyrektywy, aby biomasa ta mogła uzyskać współczynnik zero. Określa się w nich również sposób rozliczania składowania emisji z koszyków biomasy o współczynniku zero oraz biomasy, która nie pochodzi ze źródeł o współczynniku zero. Określa się w nich również sposób rozliczania emisji z paliw odnawialnych

pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych, zapewniając rozliczenie tych emisji i unikanie podwójnego liczenia.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).”;

17) **tytuł rozdziału IV otrzymuje brzmienie:**

**„PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO LOTNICTWA, TRANSPORTU
MORSKIEGO I INSTALACJI STACJONARNYCH”;**

18) **w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:**

a) **ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. Państwa członkowskie zapewniają opublikowanie nazw (imion i nazwisk) operatorów, operatorów statków powietrznych i przedsiębiorstw żeglugowych naruszających wymogi dotyczące przekazania do umorzenia wystarczającej liczby uprawnień na mocy niniejszej dyrektywy.”;

b) **dodaje się ust. 3a w brzmieniu:**

„3a. Kary określone w ust. 3 mają również zastosowanie w odniesieniu do przedsiębiorstw żeglugowych.”;

c) **dodaje się ust. 11a w brzmieniu:**

„11a. W przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego, które nie spełnia wymogów w zakresie umarzania uprawnień przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia może – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu żeglugowemu możliwości zgłoszenia uwag – wydać nakaz wydalenia, który jest przekazywany Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery. W następstwie wydania takiego nakazu wydalenia każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, odmawia przyjmowania statków, za które odpowiada zainteresowane przedsiębiorstwo żeglugowe, w swoich portach do czasu wywiązania się przez to przedsiębiorstwo ze swoich obowiązków dotyczących umarzania uprawnień zgodnie z art. 12. Jeżeli statek pływa pod banderą państwa członkowskiego, dane państwo członkowskie – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – nakazuje zatrzymanie statku do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo żeglugowe ze spoczywających na nim obowiązków. Niniejszy ustęp nie narusza międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.”;

19) **art. 18b otrzymuje brzmienie:**

„Artykuł 18b

**Pomoc ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego oraz innych
właściwych organizacji**

W celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 3c ust. 4, art. 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge i 18a Komisja i organy administrujące mogą zwrócić się o pomoc do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego lub innej właściwej organizacji i mogą w tym celu zawierać wszelkie odpowiednie umowy z tymi organizacjami.”;

20) **w art. 30 ust. 2 dodaje się zdanie w brzmieniu:**

„Środki mające zastosowanie do sektorów CBAM podlegają przeglądowi w świetle stosowania rozporządzenia xxx [odesłanie do CBAM].”;

21) **po art. 30 dodaje się rozdział IVa w brzmieniu:**

„ROZDZIAŁ IVa

SYSTEM HANDLU UPRAWNIENIAMI DO EMISJI W ODNIESIENIU DO SEKTORA BUDOWLANEGO I SEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO

Artykuł 30a

Zakres

Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do emisji, zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych, wydawania i umarzania uprawnień, monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do działalności, o której mowa w załączniku III. Niniejszy rozdział nie ma zastosowania do jakichkolwiek emisji objętych rozdziałami II, IIa i III.

Artykuł 30b

Zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2025 r. żaden podmiot objęty regulacją nie prowadził działalności, o której mowa w załączniku III, chyba że podmiot taki posiada zezwolenie wydane przez właściwy organ zgodnie z ust. 2 i 3.
2. Wniosek o zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych na podstawie niniejszego rozdziału skierowany do właściwego organu przez podmiot objęty regulacją zgodnie z ust. 1 zawiera co najmniej opis:
 - a) podmiotu objętego regulacją;
 - b) rodzaju paliw, które podmiot ten dopuszcza do konsumpcji i które są używane do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego określonych w załączniku III, oraz sposobów wprowadzania tych paliw do konsumpcji;
 - c) wykorzystanie(-a) końcowe paliw dopuszczonych do konsumpcji w związku z działalnością, o której mowa w załączniku III;
 - d) planowane środki mające na celu monitorowanie oraz raportowanie emisji zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14 i 30f;
 - e) sporządzone w nietechnicznym języku streszczenie informacji przedstawionych w lit. a)–d).

3. Właściwy organ wydaje zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych uprawniające podmiot objęty regulacją, o którym mowa w ust. 1, do prowadzenia działalności, o której mowa w załączniku III, o ile upewni się, że podmiot ten jest w stanie monitorować i raportować emisje odpowiadające ilości paliw dopuszczanych do konsumpcji na podstawie załącznika III.
4. Zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych zawierają przynajmniej następujące elementy:
 - f) nazwę (imię i nazwisko) i adres podmiotu objętego regulacją;
 - g) opis środków, za pomocą których podmiot objęty regulacją dopuszcza paliwa do konsumpcji w sektorach objętych niniejszym rozdziałem;
 - h) wykaz paliw, które podmiot objęty regulacją dopuszcza do konsumpcji w sektorach objętych niniejszym rozdziałem;
 - i) plan monitorowania spełniający wymogi ustanowione w aktach, o których mowa w art. 14;
 - j) wymogi w zakresie sprawozdawczości ustanowione w aktach, o których mowa w art. 14;
 - k) obowiązek przekazania do umorzenia uprawnień wydanych zgodnie z niniejszym rozdziałem równych całkowitej ilości emisji w każdym roku kalendarzowym, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, w terminie czterech miesięcy po zakończeniu tego roku.
5. Państwa członkowskie mogą zezwolić podmiotom objętym regulacją na zaktualizowanie planów monitorowania bez obowiązku zmiany zezwolenia. Podmioty objęte regulacją przedkładają każdy uaktualniony plan monitorowania właściwym organom do zatwierdzenia.
6. Podmiot objęty regulacją informuje właściwy organ o wszelkich planowanych zmianach dotyczących charakteru działalności prowadzonej przez ten podmiot lub dopuszczanych do konsumpcji paliw, które mogą wiązać się z koniecznością zaktualizowania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych. W stosownych przypadkach właściwe organy uaktualniają zezwolenie zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14. W przypadku zmiany tożsamości podmiotu objętego regulacją, do którego zastosowanie mają przepisy niniejszego rozdziału, właściwy organ aktualizuje zezwolenie, aby zawrzeć w nim nazwę (imię i nazwisko) i adres nowego podmiotu objętego regulacją.

Artykuł 30c

Całkowita liczba uprawnień

1. Począwszy od 2024 r., liczba uprawnień wydawanych w całej Unii na podstawie niniejszego rozdziału każdego roku od 2026 r. ulega zmniejszeniu w sposób liniowy. Wartość z 2024 r. oznacza dopuszczalne wartości emisji z 2024 r. obliczone na podstawie emisji referencyjnych, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842(*), dla sektorów objętych niniejszym rozdziałem, które poddaje się następnie liniowej ścieżce redukcji z tytułu wszystkich emisji wchodzących w zakres tego rozporządzenia. Liczba uprawnień zmniejsza się każdego roku po 2024 r. o wartość współczynnika

liniowego redukcji wynoszącą 5,15 %. Komisja publikuje informacje na temat liczby wydanych w całej Unii uprawnień na 2026 r. do dnia 1 stycznia 2024 r.

2. Począwszy od 2025 r., liczba uprawnień wydawanych w całej Unii na podstawie niniejszego rozdziału każdego roku od 2028 r. ulega zmniejszeniu w sposób liniowy na podstawie średniej ilości emisji zgłoszonych na podstawie niniejszego rozdziału za lata 2024–2026. Liczba uprawnień zmniejsza się o wartość współczynnika liniowego redukcji wynoszącą 5,43 %, chyba że spełnione zostaną warunki określone w załączniku IIIa pkt 1 – w takim przypadku liczba uprawnień zmniejsza się o wartość współczynnika liniowego redukcji dostosowaną zgodnie z zasadami określonymi w załączniku IIIa pkt 2. Komisja publikuje informacje na temat liczby wydanych w całej Unii uprawnień na 2028 r. oraz, w razie konieczności, informacje na temat skorygowanego współczynnika liniowego redukcji do dnia 30 czerwca 2027 r.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań w dziedzinie klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).

Artykuł 30d

Sprzedaż na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych w związku z działalnością, o której mowa w załączniku III

1. Od 2026 r. uprawnienia objęte niniejszym rozdziałem są sprzedawane na aukcji, chyba że zostaną umieszczone w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej na mocy decyzji (UE) 2015/1814. Uprawnienia objęte niniejszym rozdziałem sprzedaje się na aukcji odrębnie od uprawnień objętych rozdziałami II, IIa i III.
2. Sprzedaż uprawnień objętych niniejszym rozdziałem na aukcji rozpoczyna się od 2026 r., przy czym wolumen uprawnień odpowiada 130 % wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji na 2026 r. obliczonego na podstawie liczby uprawnień wydanych na ten rok w całej Unii oraz odpowiednich udziałów i wolumenów aukcyjnych ustalonych zgodnie z ust. 3, 5 i 6. Dodatkowe wolumeny uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji, wykorzystuje się wyłącznie do umorzenia uprawnień zgodnie z art. 30e ust. 2 i odlicza się je od wolumenu uprawnień sprzedawanych na aukcji w latach 2028–2030. Warunki przeprowadzania takich wczesnych aukcji ustala się zgodnie z ust. 7 i art. 10 ust. 4.

Na podstawie art. 1a ust. 3 decyzji (UE) 2015/1814 600 mln uprawnień objętych niniejszym rozdziałem umieszcza się w rezerwie stabilności rynkowej w roku 2026.

3. 150 mln uprawnień wydanych na podstawie niniejszego rozdziału sprzedaje się na aukcji, a wszystkie przychody z tych aukcji udostępnia się funduszowi innowacyjnemu ustanowionemu na podstawie art. 10a ust. 8. Do uprawnień,

o których mowa w niniejszym ustępie, zastosowanie mają przepisy art. 10a ust. 8.

4. Państwa członkowskie sprzedają całkowitą liczbę uprawnień objętych niniejszym rozdziałem po odliczeniu wartości przedstawionych w ust. 3 na aukcji, a uprawnienia rozdziela się między nimi w proporcjach odpowiadających udziałowi emisji referencyjnych obliczonych zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/842 dla sektorów objętych niniejszym rozdziałem w średniej za lata 2016–2018 ustalonej dla danego państwa członkowskiego.
5. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystywania dochodów z aukcji, o których mowa w ust. 4, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państwa członkowskie wykorzystują swoje dochody na potrzeby co najmniej jednego z rodzajów działalności, o których mowa w art. 10 ust. 3, lub na potrzeby co najmniej jednego z następujących środków:
 - a) środków mających przyczynić się do obniżenia emisyjności systemów ciepłowniczych i chłodniczych w budynkach lub ograniczenia zapotrzebowania energetycznego budynków, uwzględniając integrację energii ze źródeł odnawialnych oraz powiązanych środków zgodnie z art. 7 ust. 11, art. 12 i art. 20 dyrektywy 2012/27/UE [odniesienia należy zaktualizować, podając odesłanie do zmienionej dyrektywy], a także środków służących wsparciu finansowemu gospodarstw domowych o niskich dochodach w budynkach o najgorszej charakterystyce energetycznej;
 - b) środków mających przyspieszyć proces upowszechniania pojazdów bezemisyjnych lub zapewnić wsparcie finansowe na rzecz ustanowienia w pełni interoperacyjnej infrastruktury tankowania i ładowania pojazdów bezemisyjnych lub środków zachęcających do przechodzenia na publiczne formy transportu oraz usprawniania multimodalności lub środków wsparcia finansowego służących rozwiązaniu problemów społecznych napotykanym przez użytkowników transportu o niskich lub średnich dochodach.

Państwa członkowskie wykorzystują część swoich dochodów z aukcji uzyskanych zgodnie z niniejszym artykułem, aby rozwiązać problemy społeczne związane z handlem uprawnieniami do emisji zgodnie z niniejszym rozdziałem ze szczególnym uwzględnieniem gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji i użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji zgodnie z definicjami ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 20.../nn [rozporządzenie w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego](*). Jeżeli państwo członkowskie przekazało Komisji [plan społeczno-klimatyczny] na podstawie tego rozporządzenia, państwo członkowskie korzysta z tych dochodów m.in. w celu sfinansowania tego planu.

Przyjmuje się, że państwa członkowskie spełniają wymogi ustanowione w przepisach niniejszego ustępu, jeżeli przyjmują i wprowadzają w życie politykę wsparcia podatkowego lub finansowego lub krajowe polityki regulacyjne wywierające wpływ na wsparcie finansowe, ustanowione dla celów określonych w akapicie pierwszym, których wartość odpowiada poziomowi dochodów z aukcji, o których mowa w niniejszym rozdziale.

Państwa członkowskie informują Komisję o wykorzystywaniu dochodów i o działaniach podjętych zgodnie z niniejszym ustępem, zamieszczając stosowne informacje w swoich sprawozdaniach przedkładanych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999(**).

6. Do uprawnień wydanych na mocy niniejszego rozdziału zastosowanie mają przepisy art. 10 ust. 4 i 5.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

(**) [wstawić odniesienie].

Artykuł 30e

Przenoszenie, umarzanie oraz anulowanie uprawnień

1. Do emisji, podmiotów objętych regulacją i uprawnień objętych niniejszym rozdziałem zastosowanie mają przepisy art. 12, z wyjątkiem przepisów art. 12 ust. 2a, art. 12 ust. 3, art. 12 ust. 3a, art. 12 ust. 4 zdanie trzecie i czwarte i art. 12 ust. 5. W tym celu:
 - a) wszelkie odniesienia do emisji rozumie się jako odniesienia do emisji objętych niniejszym rozdziałem;
 - b) wszelkie odniesienia do operatorów instalacji rozumie się jako odniesienia do podmiotów objętych regulacją objętych niniejszym rozdziałem;
 - c) wszelkie odniesienia do uprawnień rozumie się jako odniesienia do uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.
2. Od dnia 1 stycznia 2027 r. państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 30 kwietnia tego roku podmiot objęty regulacją umorzył liczbę uprawnień objętych niniejszym rozdziałem stanowiącą równowartość łącznej ilości emisji odpowiadającej ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji zgodnie z załącznikiem III w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z art. 15 i art. 30f oraz zapewniają, aby uprawnienia te zostały następnie anulowane.

Artykuł 30f

Monitorowanie, zgłaszanie i weryfikacja emisji oraz akredytacja

1. Do emisji, podmiotów objętych regulacją i uprawnień objętych niniejszym rozdziałem zastosowanie mają przepisy art. 14 i 15. W tym celu:
 - a) wszelkie odniesienia do emisji rozumie się jako odniesienia do emisji objętych niniejszym rozdziałem;

- b) wszelkie odniesienia do rodzajów działalności wymienionych w załączniku I rozumie się jako odniesienia do rodzajów działalności, o których mowa w załączniku III;
 - c) wszelkie odniesienia do operatorów rozumie się jako odniesienia do podmiotów objętych regulacją objętych niniejszym rozdziałem;
 - d) wszelkie odniesienia do uprawnień rozumie się jako odniesienia do uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby począwszy od 2025 r. każdy podmiot objęty regulacją monitorował w każdym roku kalendarzowym poziom emisji odpowiadający ilościom paliw dopuszczonych do konsumpcji na mocy załącznika III. Począwszy od 2026 r., państwa członkowskie zapewniają również, aby każdy podmiot objęty regulacją zgłosił te emisje właściwemu organowi w następnym roku zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14 ust. 1.
 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy podmiot objęty regulacją, który w dniu 1 stycznia 2025 r. posiadał zezwolenie wydane zgodnie z art. 30b, zgłosił swoje emisje historyczne za 2024 r. do dnia 30 marca 2025 r.
 4. Państwa członkowskie zapewniają, aby podmioty objęte regulacją miały możliwość identyfikowania oraz wiarygodnego i dokładnego dokumentowania precyzyjnie określonych ilości paliwa dopuszczonego do konsumpcji spalnego w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego wskazanych w załączniku III, a także ostatecznego wykorzystania paliw dopuszczonych do obrotu przez podmioty objęte regulacją w podziale na rodzaje paliwa. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania, aby uniknąć wszelkiego ryzyka podwójnego liczenia emisji objętych niniejszym rozdziałem oraz emisji objętych rozdziałami II, IIa i III. Szczegółowe przepisy służące zapewnieniu uniknięcia podwójnego liczenia przyjmuje się zgodnie z art. 14 ust. 1.
 5. Zasady monitorowania i raportowania emisji objętych niniejszym rozdziałem ustanowiono w załączniku IV część C.
 6. Kryteria weryfikacji emisji objętych niniejszym rozdziałem ustanowiono w załączniku V część C.

Artykuł 30g

Administrowanie

Do emisji, podmiotów objętych regulacją i uprawnień objętych niniejszym rozdziałem zastosowanie mają przepisy art. 13, art. 15a, art. 16 ust. 1, 2, 3, 4 i 12, art. 17, art. 18, art. 19, art. 20, art. 21, art. 22, art. 22a, art. 23 i art. 29. W tym celu:

- a) wszelkie odniesienia do emisji rozumie się jako odniesienia do emisji objętych niniejszym rozdziałem;
- b) wszelkie odniesienia do operatorów rozumie się jako odniesienia do podmiotów objętych regulacją objętych niniejszym rozdziałem;
- c) wszelkie odniesienia do uprawnień rozumie się jako odniesienia do uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.

Artykuł 30h

Środki stosowane w przypadku nadmiernego wzrostu cen

1. Jeżeli przez okres dłuższy niż trzy kolejne miesiące średnia cena uprawnień w ramach aukcji przeprowadzanych zgodnie z aktem przyjętym na mocy art. 10 ust. 4 jest ponad dwukrotnie wyższa niż średnia cena uprawnień w okresie sześciu kolejnych poprzednich miesięcy na aukcjach uprawnień objętych niniejszym rozdziałem, Komisja – działając w trybie pilnym – podejmuje decyzję o uwolnieniu 50 mln uprawnień objętych niniejszym rozdziałem z rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z art. 1a ust. 7 decyzji (UE) 2015/1814.
2. Jeżeli przez okres dłuższy niż trzy kolejne miesiące średnia cena uprawnień w ramach aukcji przeprowadzanych zgodnie z aktem przyjętym na mocy art. 10 ust. 4 jest ponad trzykrotnie wyższa niż średnia cena uprawnień w okresie sześciu kolejnych poprzednich miesięcy na aukcjach uprawnień objętych niniejszym rozdziałem, Komisja – działając w trybie pilnym – podejmuje decyzję o uwolnieniu 150 mln uprawnień objętych niniejszym rozdziałem z rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z art. 1a ust. 7 decyzji (UE) 2015/1814.

Artykuł 30i

Przegląd przepisów niniejszego rozdziału

Do dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania przepisów niniejszego rozdziału, jeżeli chodzi o ich skuteczność, administrowanie nimi i ich stosowanie w praktyce, uwzględniając stosowanie przepisów decyzji (UE) 2015/1814 i korzystanie z uprawnień przewidzianych w niniejszym rozdziale, aby spełnić obowiązki w zakresie zapewnienia zgodności z przepisami spoczywające na podmiotach objętych wymogami podlegających przepisom rozdziałów II, IIa i III. W stosownych przypadkach Komisja załącza to sprawozdanie do wniosku w sprawie zmiany niniejszego rozdziału przekazywanego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Do dnia 31 października 2031 r. Komisja powinna ocenić wykonalność zintegrowania sektorów objętych załącznikiem III z systemem handlu uprawnieniami do emisji obejmującym sektory wymienione w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE.”;

- 16) **w załącznikach I, IIb, IV i V do dyrektywy 2003/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy, a załączniki III, IIIa i IIIb dodaje się do dyrektywy 2003/87/WE w sposób określony w załączniku I do niniejszej dyrektywy.**

Artykuł 2

Zmiany w decyzji (UE) 2015/1814

W decyzji (UE) 2015/1814 wprowadza się następujące zmiany:

1) **w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:**

a) **ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:**

„Łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu w danym roku odpowiada skumulowanej liczbie uprawnień wydanych i nieumieszczonych w rezerwie w okresie od dnia 1 stycznia 2008 r., w tym liczbie uprawnień wydanych w tym okresie zgodnie z art. 13 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE, która pozostawała w mocy do dnia 18 marca 2018 r., oraz uprawnień do stosowania międzynarodowych jednostek emisji wykorzystywanych przez instalacje w ramach unijnego systemu handlu emisjami w odniesieniu do emisji do dnia 31 grudnia danego roku, po odjęciu skumulowanych ton zweryfikowanych emisji z instalacji objętych unijnym systemem handlu emisjami od dnia 1 stycznia 2008 r. do dnia 31 grudnia danego roku i wszelkich uprawnień anulowanych zgodnie z art. 12 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE.”;

b) **dodaje się ust. 4a w brzmieniu:**

„4a. Począwszy od [rok następujący po roku wejścia w życie niniejszej dyrektywy], w obliczeniach łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu bierze się pod uwagę liczbę uprawnień wydanych w odniesieniu do sektorów lotnictwa i transportu morskiego od początku tego roku oraz liczbę uprawnień umorzonych przez operatorów statków powietrznych i operatorów statków w odniesieniu do emisji, w przypadku których uprawnienia są jednostkami, które mogą zostać wykorzystane do wypełnienia zobowiązań w ramach EU ETS.

Na potrzeby obliczenia łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu uprawnienia anulowane na podstawie art. 3ga dyrektywy 2003/87/WE uznaje się za wydane.”;

c) **ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:**

„5. Jeżeli w danym roku łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu mieści się w przedziale od 833 mln do 1 096 mln, liczbę uprawnień równą różnicy między łączną liczbą uprawnień znajdujących się w obiegu określoną w najnowszej publikacji zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu a 833 mln odejmuje się od wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieszcza się w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 września tego roku. Jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu przekracza 1 096 mln, liczba uprawnień, którą należy odjąć od wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieścić w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 września tego roku, odpowiada 12 % łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu. Na zasadzie odstępstwa od zdania ostatniego do dnia 31 grudnia 2030 r. wspomniana wartość procentowa zostaje podwojona.

Bez uszczerbku dla łącznej liczby uprawnień, które należy odjąć zgodnie z niniejszym ustępem, do dnia 31 grudnia 2030 r. uprawnień, o których mowa w art. 10 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) dyrektywy 2003/87/WE, nie uwzględnia się przy określaniu udziałów państw członkowskich w tej łącznej liczbie.

5a. Począwszy od 2023 r. uprawnienia znajdujące się w rezerwie i przekraczające 400 mln uprawnień tracą ważność, o ile podczas pierwszego przeglądu przeprowadzonego zgodnie z art. 3 nie postanowiono inaczej.”;

2) **dodaje się art. 1a w brzmieniu:**

„Artykuł 1a

Funkcjonowanie rezerwy stabilności rynkowej w odniesieniu do sektora budowlanego i sektora transportu drogowego

1. Uprawnienia objęte rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE umieszcza się w odrębnej części rezerwy ustanowionej na mocy art. 1 niniejszej decyzji i uwalnia się je z tej części zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.
2. Umieszczanie uprawnień w rezerwie na podstawie niniejszego artykułu rozpoczyna się od dnia 1 września 2027 r. Uprawnienia objęte rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE umieszcza i przechowuje się w rezerwie oraz uwalnia się z rezerwy odrębnie od uprawnień objętych art. 1 niniejszej decyzji.
3. Odrębną część rezerwy, o której mowa w ust. 1, tworzy się w 2026 r. zgodnie z art. 30d ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2003/87/WE. Nieuwolnione z rezerwy uprawnienia, o których mowa w niniejszym ustępie, tracą ważność do dnia 1 stycznia 2031 r.
4. Każdego roku Komisja publikuje dane na temat łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE do dnia 15 maja kolejnego roku odrębnie od danych dotyczących liczby uprawnień znajdujących się w obiegu zgodnie z art. 1 ust. 4. Łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu zgodnie z niniejszym artykułem w danym roku odpowiada skumulowanej liczbie uprawnień objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE wydanych w okresie od dnia 1 stycznia 2026 r., po odjęciu skumulowanych ton zweryfikowanych emisji objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE w okresie od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia danego roku oraz wszelkich uprawnień objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE anulowanych zgodnie z art. 12 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE. Dane te zostaną opublikowane po raz pierwszy do dnia 15 maja 2027 r.
5. Każdego roku, jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu wskazana w najnowszej publikacji, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, przekracza 440 mln uprawnień, od wolumenu uprawnień objętych rozdziałem IVa przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 30d dyrektywy 2003/87/WE odejmuje się 100 mln uprawnień i umieszcza się je w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 września tego roku.
6. Jeżeli w danym roku łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu wynosi mniej niż 210 mln, z rezerwy uwalnia się 100 mln uprawnień objętych rozdziałem IVa i dodaje się je do wolumenu objętych rozdziałem IVa uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 30d dyrektywy 2003/87/WE. Jeżeli w rezerwie znajduje się mniej niż 100 mln uprawnień, z rezerwy na mocy niniejszego ustępu uwalnia się wszystkie uprawnienia.

7. Wolumeny podlegające uwolnieniu z rezerwy zgodnie z art. 30h dyrektywy 2003/87/WE dodaje się do wolumenu objętych rozdziałem IVa uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 30d dyrektywy 2003/87/WE w okresie trzech miesięcy od rozpoczęcia stosowania środka przyjętego na podstawie art. 30h dyrektywy 2003/87/WE.
8. Do uprawnień objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE zastosowanie mają przepisy art. 1 ust. 8 i art. 3.”.

Artykuł 3

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757

W rozporządzeniu (UE) 2015/757 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 dodaje się lit. q) i r) w brzmieniu:

„q) »organ administrujący« oznacza organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego, o którym mowa w art. 3gd dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*;

r) »zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa« oznaczają sumę emisji CO₂ podlegających zgłoszeniu przez przedsiębiorstwo zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do wszystkich statków, za które przedsiębiorstwo to jest odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym.

* Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).”;

2) w art. 4 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Przedsiębiorstwa zgłaszają zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa w odniesieniu do statków, za które były one odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym, zgodnie z art. 11a.”;

3) art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany metod określonych w załączniku I oraz przepisów określonych w załączniku II, aby uwzględnić zmiany wprowadzone w dyrektywie 2003/87/WE, odpowiednie przepisy międzynarodowe oraz normy międzynarodowe i europejskie. Komisja jest również uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany załączników I i II, aby doprecyzować elementy określonych w nich metod monitorowania w świetle postępu naukowo-technicznego oraz aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie systemu EU ETS ustanowionego na mocy dyrektywy 2003/87/WE.”;

4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach i składają te plany z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych. Szablony te, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania i automatycznego przekazywania, ustanawia Komisja w drodze aktów wykonawczych. Te akty

wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.”;

b) dodaje się ust. 6, 7 i 8 w brzmieniu:

„6. W terminie trzech miesięcy od [data wejścia w życie zmienionej dyrektywy o handlu emisjami] przedsiębiorstwa przekazują właściwemu organowi administrującemu plan monitorowania dla każdego należącego do nich statku wchodzącego w zakres niniejszego rozporządzenia, który w pierwszej kolejności podlega ocenie zgodności z niniejszym rozporządzeniem przeprowadzanej przez weryfikatora.

7. Niezależnie od ust. 6, w odniesieniu do statków objętych zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po wejściu w życie [data wejścia w życie zmienionej dyrektywy o handlu emisjami], przedsiębiorstwa przedkładają właściwemu organowi administrującemu plan monitorowania zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia, bez zbędnej zwłoki i nie później niż trzy miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

8. W terminie dwóch lat od daty wejścia w życie [zmieniona dyrektywa o handlu emisjami] właściwe organy administrujące zatwierdzają plany monitorowania złożone przez przedsiębiorstwa zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu drugiego. W odniesieniu do statków objętych zakresem [zmieniona dyrektywa o handlu emisjami] po raz pierwszy po jej wejściu w życie właściwy organ administrujący zatwierdza złożony plan monitorowania w terminie czterech miesięcy po pierwszym zawinięciu danego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu drugiego.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania przez organy administrujące.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W następstwie oceny weryfikator powiadamia przedsiębiorstwo, czy zmiany te są zgodne z wymogami. Przedsiębiorstwo przekazuje zmieniony plan monitorowania właściwemu organowi administrującemu po otrzymaniu powiadomienia od weryfikatora potwierdzającego zgodność planu monitorowania.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Organ administrujący zatwierdza zmiany w planie monitorowania wymienione w ust. 2 lit. a), b), c) i d) zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu drugiego niniejszego ustępu.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące zatwierdzania zmian w planach monitorowania przez organy administrujące.”;

6) w art. 10 akapit pierwszy dodaje się lit. k) w brzmieniu:

„k) łączne zagregowane emisje CO₂ podlegające zgłoszeniu zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego.”;

7) dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Zgłaszanie i przekazywanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa

1. Przedsiębiorstwa opracowują zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa w okresie sprawozdawczym na podstawie danych zawartych w raporcie emisji oraz w raporcie, o którym mowa w art. 11 ust. 2, w odniesieniu do każdego statku, za który były one odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4.
2. Począwszy od 2024 r., przedsiębiorstwo przedkłada właściwemu organowi administrującemu do dnia 31 marca każdego roku zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa obejmujące emisje w okresie sprawozdawczym podlegające zgłoszeniu zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4, które zostały zweryfikowane zgodnie z rozdziałem III niniejszego rozporządzenia („zweryfikowane zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa”).
3. Organ administrujący może zobowiązać przedsiębiorstwa do przekazania zweryfikowanych zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa w terminie przypadającym przed 31 marca, ale nie wcześniej niż 28 lutego.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące monitorowania i zgłaszania danych zagregowanych na poziomie przedsiębiorstwa oraz przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa organowi administrującemu.”;

8) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Format raportu emisji i zgłaszanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Raport emisji i zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa przekazuje się z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych.”;

9) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Weryfikator ocenia zgodność raportu emisji i raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, z wymogami ustanowionymi w art. 8–12 oraz w załącznikach I i II.”;

b) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Weryfikator ocenia zgodność zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa z wymogami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 6.

W przypadku gdy weryfikator stwierdzi z wystarczającą pewnością, że zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa nie zawierają istotnych nieprawidłowości, wydaje sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa zostały zweryfikowane jako satysfakcjonujące zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 6.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa i wydawania sprawozdania z weryfikacji.”;

10) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) obliczenia prowadzące do ustalenia całkowitego poziomu emisji CO₂ i łącznych zagregowanych emisji CO₂ podlegających zgłoszeniu zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego;”;

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Weryfikując zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa, weryfikator ocenia kompletność i spójność zgłoszonych danych z informacjami przekazanymi przez przedsiębiorstwo, w tym z jego zweryfikowanymi raportami emisji oraz z raportem, o którym mowa w art. 11 ust. 2.”;

11) w art. 15 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Jeżeli chodzi o weryfikację zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, weryfikator i przedsiębiorstwo zapewniają zgodność z przepisami w zakresie weryfikacji ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie akapitu drugiego. Weryfikator nie weryfikuje raportu emisji ani raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, w odniesieniu do każdego statku, za który przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, uwzględniając przepisy dotyczące metod i procedury weryfikacji.”;

12) art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Weryfikatorzy, którzy oceniają plany monitorowania, raporty emisji i zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wystawiają sprawozdania z weryfikacji i dokumenty zgodności, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, muszą posiadać akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.”;

13) art. 20 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku statków, które nie spełniają wymogów w zakresie monitorowania i raportowania przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia może – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – wydać nakaz wydalenia, który jest przekazywany Komisji, EMSA, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery. W następstwie wydania takiego nakazu wydalenia każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, odmawia przyjmowania danego statku w swoich portach do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze swoich obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania zgodnie z art. 11 i 18. Jeżeli statek pływa pod banderą państwa członkowskiego, dane państwo członkowskie – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – nakazuje zatrzymanie statku do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze spoczywających na nim obowiązków. Spełnienie tych obowiązków potwierdza się, przedstawiając ważny dokument zgodności właściwemu organowi krajowemu, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp nie narusza międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.”;

14) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2 – jeżeli chodzi o funkcjonowanie EU ETS– oraz w art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11a ust. 4, art. 13 ust. 6 i art. 15 ust. 6, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie [zmienione rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji].”;

b) **w ust. 3 i 5 słowa „art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5, art. 16 ust. 3” zastępuje się słowami „art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11a ust. 4, art. 13 ust. 6, art. 15 ust. 5, art. 15 ust. 6 i art. 16 ust. 3”.**

Artykuł 4

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1 i 2 niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.
2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.
3. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Przepisy przejściowe

1. Wypełniając zobowiązania określone w art. 4 ust. 1 niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie zapewniają, aby ich przepisy krajowe transponujące art. 3 lit. u), art. 10a ust. 3 i art. 10a ust. 4, art. 10c ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE oraz pkt 1 w załączniku I do tej dyrektywy w jej wersji obowiązującej w dniu [*dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej dyrektywy*] nadal miały zastosowanie do dnia 31 grudnia 2025 r.

Artykuł 6

Data rozpoczęcia stosowania art. 3

Art. 3 stosuje się od dnia [*data wejścia w życie zmienionej dyrektywy o handlu emisjami*].

Artykuł 7

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 8

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich. Art. 3 wiąże jednak w całości i jest bezpośrednio stosowany we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

Spis treści

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY
 - 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
 - 1.2. Dziedziny polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa
 - 1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:
 - 1.4. Cel(e)
 - 1.4.1. Cel(e) ogólny(-e)
 - 1.4.2. Cel(e) szczegółowy(-e)
 - 1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ
 - 1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów
 - 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
 - 1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy
 - 1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie
 - 1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań
 - 1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami
 - 1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków
 - 1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy
 - 1.7. Planowane tryby zarządzania
2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA
 - 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
 - 2.2. System zarządzania i kontroli
 - 2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli
 - 2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia
 - 2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)
 - 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom
3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki
 - 3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne
 - 3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych
 - 3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne
 - 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi
 - 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI
STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE i decyzję (UE) 2015/1814 w celu wzmocnienia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz rozszerzenia go zgodnie ze zwiększonymi ambitnymi celami klimatycznymi Unii na 2030 r.

1.2. Dziedziny polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Działania w dziedzinie klimatu

Dział 3: Zasoby naturalne i środowisko

Tytuł 9 – Środowisko i działania w dziedzinie klimatu

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☐ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁶⁷

☒ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(-e)

Dokonanie przeglądu dyrektywy o handlu emisjami w sposób proporcjonalny do ambitnego celu klimatycznego na 2030 r. polegającego na osiągnięciu do 2030 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % poniżej poziomu w 1990 r., przy jednoczesnym utrzymaniu kierunku stopniowego i zrównoważonego dążenia do neutralności klimatycznej do 2050 r., w sposób opłacalny i spójny, równocześnie biorąc pod uwagę potrzebę sprawiedliwej transformacji oraz konieczność wkładu w działania klimatyczne UE ze strony wszystkich sektorów.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(-e)

Cel szczegółowy nr 1

Wzmocnienie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w jego obecnym zakresie, aby zapewnić odpowiedni wkład w osiąganie ogólnego celu polegającego na ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r.

Cel szczegółowy nr 2

Zapewnienie nieprzerwanej, skutecznej ochrony sektorów narażonych na znaczne ryzyko ucieczki emisji gazów cieplarnianych przy jednoczesnym wprowadzeniu zachęt do upowszechniania technologii niskoemisyjnych.

Cel szczegółowy nr 3

⁶⁷

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

Zniwelowanie dystrybucyjnych i społecznych skutków tego przejścia poprzez przegląd wykorzystania dochodów z aukcji oraz wielkości i funkcjonowania mechanizmów finansowania rozwiązań niskoemisyjnych.

Cel szczegółowy nr 4

Zapewnienie, aby sektory obecnie nieobjęte EU ETS przyczyniały się w sposób efektywny kosztowo do ograniczenia emisji, które jest niezbędne do osiągnięcia celów UE i do wywiązania się z zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, w szczególności poprzez objęcie zasadami EU ETS emisji z transportu morskiego oraz poprzez wprowadzenie zmian w rozporządzeniu (UE) 2015/757 w celu przystosowania go do problematyki handlu uprawnieniami do emisji.

Cel szczegółowy nr 5

Zapewnienie, aby sektory obecnie nieobjęte EU ETS przyczyniały się w sposób efektywny kosztowo do ograniczenia emisji, które jest niezbędne do osiągnięcia celów UE i do wywiązania się z zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, m.in. poprzez objęcie emisji z sektora budowlanego i sektora transportu drogowego systemem handlu uprawnieniami do emisji, przy jednoczesnym zapewnieniu synergii z innymi uzupełniającymi strategiami politycznymi ukierunkowanymi na te sektory.

Cel szczegółowy nr 6

Przegląd rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z odpowiednimi zobowiązaniami prawnymi oraz zbadanie ewentualnych zmian w jej strukturze, aby osiągnąć cele prawne określone w decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej oraz rozwiązać wszelkie kwestie, które mogą się pojawić w kontekście zwiększonych ambicji.

1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

W 2018 r. zmieniono obowiązujące przepisy dotyczące unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, aby zapewnić do 2030 r. redukcję unijnych emisji o 43 % w porównaniu z 2005 r., co jest spójne z ogólnogospodarczym celem UE polegającym na redukcji emisji o co najmniej 40 % do 2030 r. w porównaniu z 1990 r. Jeżeli prawodawstwo pozostanie niezmienione, sektory gospodarki objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji nie wniosą wystarczającego wkładu w zmieniony ogólny cel zakładający redukcję emisji gazów cieplarnianych w UE o co najmniej 55 % w 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r.

W niniejszej inicjatywie ustanawia się ramy niezbędne do osiągnięcia oczekiwanej redukcji poziomu emisji poprzez:

- dostosowanie EU ETS do ambitniejszych celów klimatycznych zakładających redukcję poziomu emisji o co najmniej 55 % netto, zgodnie z Europejskim prawem o klimacie⁶⁸;
- wzmocnienie funduszu innowacyjnego w ramach wzmózonych starań na rzecz szybkiego upowszechniania technologii niskoemisyjnych na rynku, zapewniając UE możliwość osiągnięcia wyznaczonego celu w zakresie redukcji emisji;

⁶⁸

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

- wzmocnienie funduszu modernizacyjnego, aby przyspieszyć proces modernizacji systemów energetycznych w państwach członkowskich o niższym dochodzie;
- zapewnienie, aby sektor transportu morskiego przyczyniał się w sposób efektywny kosztowo do ograniczenia emisji, które jest niezbędne do osiągnięcia celów UE i do wywiązania się z zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, w szczególności poprzez uwzględnienie przynajmniej emisji z sektora transportu morskiego w obrębie EOG;
- zapewnienie odpowiedniego wkładu sektora transportu drogowego i sektora budowlanego w działania służące osiągnięciu nowego celu w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Ramy zmienia się w sposób zapewniający zachowanie integralności aktualnego systemu handlu uprawnieniami do emisji i uwzględniający potrzebę rozwiania obaw związanych z dystrybucją oraz odniesienia się do problemu ubóstwa energetycznego.

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Wskaźnik nr 1: poziom redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE w 2030 r. (wyznaczony w Europejskim prawie o klimacie cel zakładający redukcję poziomu emisji o 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.).

Wskaźnik nr 2: poziom redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach objętych aktualnie istniejącym unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (ETS) w 2030 r. (cel zakładający redukcję poziomu emisji o 61 % w porównaniu z poziomem z 2005 r.).

Wskaźnik nr 3: poziom redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym objętych nowym ETS w 2030 r. (cel zakładający redukcję poziomu emisji o 43 % w porównaniu z poziomem z 2005 r.).

Poziomy redukcji emisji gazów cieplarnianych UE zgłasza się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1999 oraz innymi aktami prawa wtórnego związanymi z monitorowaniem i sprawozdawczością w ramach ETS.

1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, a Komisja opracowuje stosowne środki wykonawcze.

Dalsze działania, które trzeba będzie podjąć po przyjęciu dyrektywy, będą obejmowały dokonanie przeglądu i przyjęcie szeregu aktów prawa wtórnego. Wspomniane akty prawa wtórnego będą dotyczyły w szczególności szczegółowych przepisów w zakresie sprzedaży na aukcji; rejestru Unii; monitorowania i raportowania emisji oraz weryfikacji raportu emisji i akredytacji weryfikatorów oraz przydziału bezpłatnych uprawnień. Wdrażanie przepisów będzie wiązało się również z koniecznością opracowania rozwiązań informatycznych w rejestrze Unii służących zapewnieniu możliwości obsługi nowego rodzaju uprawnień i nowych operatorów oraz wszczęcia nowego postępowania o udzielenie zamówienia dotyczącego platformy aukcyjnej. Wybory w zakresie rozwoju IT i zamówień publicznych będą dokonywane zgodnie z komunikatem w sprawie wytycznych

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Zmiana klimatu stanowi problem o wymiarze transgranicznym, a działania na poziomie unijnym mogą skutecznie uzupełniać i wzmacniać działania podejmowane na poziomie regionalnym, krajowym i lokalnym. Zwiększenie wartości docelowych redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE na 2030 r. będzie miało wpływ na szereg sektorów w całej gospodarce UE, dlatego też skoordynowane działania na poziomie UE są niezbędne i mają znacznie większe szanse, by doprowadzić do koniecznej transformacji, stanowiąc silny bodziec dla racjonalnych pod względem kosztów zmian i pozytywnej konwergencji. Ponadto wiele elementów niniejszego wniosku ma istotny wymiar związany z rynkiem wewnętrznym, w szczególności warianty związane z ochroną przed ucieczką emisji gazów cieplarnianych oraz mechanizmami finansowania rozwiązań niskoemisyjnych.

Jako rynek uprawnień do emisji dwutlenku węgla EU ETS sprzyja dokonywaniu redukcji emisji za pomocą najbardziej racjonalnych pod względem kosztów rozwiązań stosowanych w pierwszej kolejności w odniesieniu do działań, które są nim objęte, co pozwala uzyskać większą efektywność dzięki skali tego systemu. Wdrożenie podobnego środka na poziomie krajowym spowodowałoby powstanie mniejszych, fragmentarycznych rynków uprawnień do emisji dwutlenku węgla, co groziłoby zakłóceniem konkurencji i prawdopodobnie doprowadziłoby do zwiększenia ogólnych kosztów redukcji emisji. Ta sama zasada obowiązuje w przypadku rozszerzenia systemu ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych na nowe sektory.

Transgraniczny wymiar transportu morskiego wymaga podjęcia skoordynowanych działań na szczeblu europejskim. Działania UE mogą również inspirować i torować drogę do opracowywania działań na skalę globalną, np. w odniesieniu do transportu morskiego – w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Dyrektywa o handlu emisjami jest obowiązującym instrumentem polityki UE przyjętym w 2003 r. Komisja zdobyła cenne doświadczenie w okresie ponad 15 lat funkcjonowania systemu EU ETS.

Niniejszy wniosek bazuje na doświadczeniach zgromadzonych w ramach wcześniejszych przeglądów EU ETS i przy realizacji wcześniejszych inicjatyw związanych z EU ETS, uwzględniając najnowszy przegląd przeprowadzony w 2018 r., komunikat w sprawie ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r., strategię długoterminową na rzecz dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki oraz inne stosowne inicjatywy realizowane w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. Podstawą dla inicjatywy jest

⁶⁹

C(2020) 6126.

również proces oparty na zintegrowanych krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu oraz na ramach zawartych w rozporządzeniu w sprawie zarządzania unią energetyczną.

1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Powiązane wydatki operacyjne mogą zostać pokryte ze środków programu LIFE⁷⁰ zgodnie z ustaleniami przyjętymi w obecnych WRF.

Niniejszy wniosek jest częścią pakietu klimatyczno-energetycznego „Gotowi na 55”. Ogólnym celem tego pakietu jest dostosowanie przepisów Unii do ambitniejszych celów klimatycznych UE. Wszystkie inicjatywy wchodzące w skład pakietu są ze sobą ściśle powiązane, a każda z nich zależy od koncepcji pozostałych. Niniejszy wniosek ustawodawczy stanowi uzupełnienie wniosków zawartych w pakiecie i jest z nimi zgodny.

Spójność z innymi politykami Unii zapewnia się również poprzez zgodność ocen skutków dotyczących EU ETS z ocenami skutków dotyczącymi pozostałych elementów ram polityki klimatyczno-energetycznej i transportowej na 2030 r.⁷¹ – takich jak komplementarność rozszerzenia handlu uprawnieniami do emisji z dyrektywą w sprawie efektywności energetycznej⁷² – oraz z innymi środkami przedstawionymi jako część pakietu środków mających na celu rozwiązanie problemu emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego. Wykorzystywane są wspólny scenariusz odniesienia i wspólne podstawowe scenariusze polityczne wraz z innymi inicjatywami w ramach pakietu. Scenariusze te uwzględniają wszystkie istotne działania i polityki UE.

Dodatkowe koszty administracyjne mogłyby zostać ograniczone poprzez wykorzystanie, w miarę możliwości, istniejących struktur stosowanych do celów wykonania dyrektywy ustanawiającej ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego oraz dyrektywy Montiego. Z kolei nowy ETS – potencjalnie powiązany z oszczędnościami energii, o których mowa w art. 7 dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej – spowodowałby jeszcze większe dodatkowe oszczędności energii.

⁷⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/783 z dnia 29 kwietnia 2021 r. ustanawiające Program działań na rzecz środowiska i klimatu (LIFE) i uchylające rozporządzenie (UE) nr 1293/2013 (Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 53).

⁷¹ W szczególności rozporządzenie ESR; rozporządzenie w sprawie użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF); normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych; dyrektywa w sprawie energii odnawialnej (przekształcona dyrektywa w sprawie energii odnawialnej); dyrektywa w sprawie efektywności energetycznej; oraz, na późniejszym etapie, dyrektywa w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. Inne istotne inicjatywy obejmują przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii; Plan działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń oraz przegląd dyrektywy w sprawie emisji przemysłowych; inicjatywy w zakresie mobilności, takie jak inicjatywy dotyczące paliw transportowych (inicjatywa FuelEU Maritime i inicjatywa ReFuelEU Aviation), oraz wniosek w sprawie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂.

⁷² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

– Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

☐ **ograniczony czas trwania**

☐ okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

☐ okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności

✓ **nieograniczony czas trwania**

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2023 r. do 2024 r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.6. Planowane tryby zarządzania⁷³

✓ **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

✓ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

✓ przez agencje wykonawcze

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

✓ **Zarządzanie pośrednie** poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;

☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);

✓ EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;

☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;

☐ organom prawa publicznego;

☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;

☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;

☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.

Uwagi

Zarządzanie uprawnieniami EU ETS odbywa się za pośrednictwem prawodawstwa, za które odpowiedzialne są służby Komisji.

⁷³ Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Realizacją funduszu innowacyjnego zajmuje się głównie Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Środowiska i Infrastruktury (CINEA).

Za funkcjonowanie funduszu modernizacyjnego odpowiedzialne są państwa członkowskie będące beneficjentami, które ściśle współpracują z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI), komitetem inwestycyjnym utworzonym na potrzeby funduszu oraz Komisją Europejską.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Komisja będzie kontynuować monitorowanie i ocenę funkcjonowania ETS w ramach swojego rocznego sprawozdania w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, jak przewidziano w art. 10 ust. 5 dyrektywy o handlu emisjami. Obejmuje to również skutki obecnego przeglądu ETS. Roczne sprawozdanie Komisji w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz roczne sprawozdania państw członkowskich dotyczą również sektorów, na które rozszerzono handel uprawnieniami do emisji. Dane dotyczące MRV uzyskane w wyniku regulacji nowych sektorów będą dla Komisji kluczowym źródłem informacji umożliwiającym ocenę postępów w tych sektorach.

Ponadto ocenę postępów w stosowaniu dyrektywy o handlu emisjami uregulowano w art. 21, w którym wymaga się od państw członkowskich przedkładania Komisji rocznego sprawozdania uwzględniającego w szczególności kwestie dotyczące przydziału uprawnień, funkcjonowania rejestru, monitorowania i raportowania oraz weryfikacji i akredytacji, a także kwestie dotyczące przestrzegania przepisów.

Ponadto Komisja regularnie przeprowadza badania dotyczące różnych istotnych aspektów unijnej polityki klimatycznej.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. *Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli*

Nie dotyczy – Wniosek nie wprowadza w życie nowego programu finansowego, lecz służy realizacji długoterminowej polityki. Tryb zarządzania, mechanizmy finansowania wykonania, warunki płatności oraz strategia kontroli w odniesieniu do poziomu błędu nie mają zastosowania. Wykonanie niniejszego wniosku będzie wymagało przesunięcia zasobów ludzkich w Komisji. Wprowadzono odpowiednie procedury.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

EU ETS jest sztandarowym mechanizmem politycznym, którego celem jest osiągnięcie redukcji emisji w UE w około połowie gospodarki. Od 2013 r. zadaniem Komisji jest prowadzenie rejestru Unii – internetowej bazy danych zapewniającej prawidłowe księgowanie wszystkich transakcji dotyczących uprawnień – oraz wspólnej platformy aukcyjnej w celu sprzedaży na aukcji uprawnień państw członkowskich, jak również zapewnienie odpowiedniej infrastruktury wsparcia obu tych systemów. Rejestr Unii, w którym przechowywane są uprawnienia w ramach systemu EU ETS, jest zagrożony cyberatakami, które mogą skutkować kradzieżą lub zawłaszczeniem uprawnień, prowadząc do znacznych strat finansowych (do kilku miliardów euro), sporów prawnych oraz poważnych skutków dla reputacji oraz wiarygodności Komisji. Zagrożenie to ma charakter przekrojowy i obejmuje – obok DG CLIMA – DG DIGIT, HR-DS, BUDG i LS. Wdrożono środki mające zapobiegać takim atakom. Ryzyko finansowe będzie rosło wraz ze wzrostem wartości rynku emisji. Przydział bezpłatnych uprawnień o bardzo wysokiej wartości całkowitej wymaga rygorystycznych przepisów dotyczących sposobu

rozdziału uprawnień oraz zagwarantowania przestrzegania obowiązujących przepisów. Obejmuje to system zarządzania i kontroli na poziomie państw członkowskich i Komisji. Ponadto włączenie nowych sektorów do ETS zwiększy ogólny zasięg systemu, a co za tym idzie wartość rynku i powiązane ryzyko.

Od 2011 r. działa Komitet sterujący wysokiego szczebla z udziałem odpowiedzialnej Dyrekcji Generalnej oraz powiązanych dyrekcji. W 2014 r. przeprowadzono pełną ocenę ryzyka, w której określono nowe informatyczne środki bezpieczeństwa podejmowane od 2015 r. W wyniku zaleceń przedstawionych przez IAS w sprawozdaniu z audytu dotyczącym rejestru EU ETS (bezpieczeństwo informatyczne) podjęto działania na rzecz dalszego zwiększenia bezpieczeństwa systemu rejestru, jak również wprowadzono środki dotyczące zarządzania, zapewniania jakości i badań. Od 2014 r. podejmowane są dodatkowe działania zapobiegawcze.

W 2019 r. przeprowadzono nową ocenę ryzyka dotyczącą rejestru Unii. DG CLIMA przygotowała nowy plan bezpieczeństwa przedstawiający dwanaście środków bezpieczeństwa, które w ciągu dwóch lat mają zostać wdrożone w ścisłej współpracy z DIGIT.

Wdrażanie jest monitorowane na poziomie kadry kierowniczej najwyższego szczebla za pomocą regularnych posiedzeń komitetów sterujących z udziałem DG CLIMA i DIGIT.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Niniejsza inicjatywa nie pociąga za sobą nowych znaczących rodzajów kontroli/ryzyka, które nie byłyby już uwzględnione przez istniejące wewnętrzne ramy kontroli. Nie przewiduje się żadnych szczególnych środków wykraczających poza stosowanie rozporządzenia finansowego.

2.3. **Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom**

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Ze względu na specyficzne dla systemu EU ETS ryzyko nadużyć finansowych DG CLIMA uzupełniła wytyczne Komisji dotyczące etyki i uczciwości zawodowej specjalnym „Kodeksem etyki i postępowania w odniesieniu do wykorzystywania informacji wewnętrznych, nadużyć finansowych i ujawniania informacji szczególnie chronionych”, specjalnymi szkoleniami i działaniami informacyjnymi. Opracowała również politykę klasyfikacji informacji szczególnie chronionych w ramach EU ETS oraz odnośne instrukcje postępowania w odniesieniu do 3 poziomów poufności. Trzy powiązane oznaczenia ETS zostały zatwierdzone przez DG HR-DS (jak podano w instrukcji bezpieczeństwa 1 w wersji 10). W 2019 r. DG HR-DS opublikowała instrukcję bezpieczeństwa C(2019) 1904 aktualizującą politykę dotyczącą szczególnie chronionych informacji jawnych. W celu dostosowania się do tej nowej polityki DG CLIMA opublikowała nowe instrukcje postępowania ze szczególnie chronionymi informacjami jawnymi DG CLIMA. Regularnie organizowane są szkolenia dla nowych pracowników.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

1) Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn./niezróżn.[1]	państw EFTA[2]	krajów kandydujących[3]	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
3	09 01 01 01	Niezróżn.	TAK	NIE	NIE	NIE
3	09 02 03	Zróżn.	TAK	NIE	NIE	NIE
7	20 01 02 01	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
7	20 02 06 01	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
7	20 02 06 02	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
7	20 02 06 03	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

2) Proponowane nowe linie budżetowe Nie dotyczy.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych			3	„Zasoby naturalne i środowisko”				
Dyrekcja Generalna: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	OGÓŁEM
Środki operacyjne								
09 02 03	Środki na zobowiązania	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Środki na płatności	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
OGÓŁEM środki dla DG CLIMA	Środki na zobowiązania	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Środki na płatności	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Środki na płatności	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 3 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Środki na płatności	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

	Środki na zobowiązania	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na płatności	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1–6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Środki na płatności	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	----------------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do załącznika do oceny skutków finansowych regulacji (załącznika V do zasad wewnętrznych), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

		w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)					
		2023	2024	2025	2026	2027	OGÓŁEM
Dyrekcja Generalna: CLIMA							
Zasoby ludzkie		3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Pozostałe wydatki administracyjne		0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
OGÓŁEM DG CLIMA		3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

		w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)					
		2023	2024	2025	2026	2027	OGÓŁEM
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 7 wieloletnich ram finansowych Środki na zobowiązania	Środki na zobowiązania	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Środki na płatności	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty	linia budżetowa	PRODUKT		2023		2024		2025		2026		2027		Ogółem	
		Rodzaj[1]	Średni koszt	Liczb a	Koszt	Liczb a	Koszt	Liczb a	Koszt	Liczb a	Koszt	Liczb a	Koszt	Liczb a	Koszt
Cel szczegółowy nr 4 – transport morski															
– aktualizacja platformy Thetis-MRV	09 02 03	umowa o współpracy z EMSA			0,250										0,250
– modyfikacje rejestru Unii	09 02 03	Zamówienia na usługi			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, wyposażenie			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
– dodatkowe centrum obsługi	09 02 03	Zamówienia na usługi			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, wyposażenie			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
– aktualizacja systemu sprawozdawczości MRV ETS	09 02 03	Zamówienia na usługi			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
Cel szczegółowy nr 4 – suma częściowa					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
Cel szczegółowy 5 – budynki i transport															
– modyfikacje rejestru Unii	09 02 03	Zamówienia na usługi			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, wyposażenie			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
– dodatkowe centrum obsługi	09 02 03	Zamówienia na usługi			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, wyposażenie			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
– aktualizacja systemu sprawozdawczości MRV ETS	09 02 03	Zamówienia na usługi			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4,429
Cel szczegółowy nr 5 – suma częściowa					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
OGÓŁEM					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	2023	2024	2025	2026	2027	OGÓŁEM
DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych						
Zasoby ludzkie	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Pozostałe wydatki administracyjne	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Suma częściowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
Poza DZIAŁEM 7[1] wieloletnich ram finansowych						
Zasoby ludzkie						
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Suma częściowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
OGÓŁEM	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyirekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyirekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyirekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	2023	2024	2025	2026	2027
Ÿ Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)					
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (w delegaturach)					
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)					
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)					
Inna linia budżetowa (określić)					
Ÿ Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)[1]					
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)					
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)					
XX 01 xx yy zz	– w centrali				
	– w delegaturach				
01 01 01 02 (CA, INT, SNE – pośrednie badania naukowe)					
01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)					
Inna linia budżetowa (określić)					
OGÓŁEM	22	24	24	24	24

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Dodatkowe zasoby ludzkie są potrzebne do: – opracowywania pod względem prawnym i zatwierdzania zmian w prawie wtórnym określającym szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące sprzedaży na aukcji; rejestru Unii; monitorowania i sprawozdawczości; weryfikacji raportu emisji i akredytacji weryfikatorów; przydział bezpłatnych uprawnień; – wykonywania zadań związanych z rozszerzeniem ETS na transport morski (w tym niezbędne zmiany w istniejącym systemie MRV) oraz z nowym systemem handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do sektora budowlanego i sektora transportu drogowego; – zamówienia nowej platformy aukcyjnej (lub nowych platform aukcyjnych) służącej do sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji ogólnych, a także nowego rodzaju uprawnień dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego; – monitorowania wykonywania obowiązków dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV); – dalszego wykonywania funduszy w zakresie niskoemisyjności i nadzoru nad nimi; – wprowadzania zmian informatycznych w rejestrze Unii.
--	--

Personel zewnętrzny	

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ może zostać w pełni sfinansowany(-a) w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Wydatki zostaną pokryte w ramach środków przydzielonych na program LIFE.
--

- ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

–

- ☐ wymaga rewizji WRF.

–

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	2023	2024	2025	2026	2027	Ogółem
Określić organ współfinansujący						
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem						

Szacunkowy wpływ na dochody

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- ☒ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☒ wpływ na zasoby własne
 - ☒ wpływ na dochody inne

Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków
☐

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artykuł ...						

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

—

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

Nie można ująć liczbowo

⁷⁴

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.