EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och förordning (EU) 2015/757

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Genom **meddelandet om den europeiska gröna given**[1] lanserades en ny tillväxtstrategi för EU som syftar till att omvandla EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi. Den bekräftar kommissionens ambition att höja sina klimatmål och göra Europa till den första klimatneutrala kontinenten senast 2050. Den har även som mål att skydda medborgarnas hälsa och välbefinnande från klimat- och miljörelaterade risker och effekter. Nödvändigheten och värdet av den europeiska gröna given har endast ökat mot bakgrund av de allvarliga effekterna av covid-19-pandemin på unionsmedborgarnas liv och hälsa, arbetsvillkor och välbefinnande.

Det går inte att vänta med att ta itu med klimatförändringarna. Enligt de vetenskapliga rönen i IPCC:s (den mellanstatliga panelen för klimatförändringar) särskilda rapport måste de globala nettonollutsläppen av koldioxid att uppnås omkring år 2050 och neutralitet för alla andra växthusgaser så snart som möjligt senare under århundradet. En sådan brådskande utmaning kräver att EU intensifierar sina åtgärder och visar globalt ledarskap genom att bli klimatneutralt senast 2050. Detta fastställs i yttrandet **En ren jord åt alla** – En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi[2].

På grundval av strategin för den europeiska gröna given och en omfattande konsekvensbedömning föreslog kommissionen i sitt meddelande om **höjning av Europas klimatambition för 2030**[3] (*klimatmålsplanen för 2030*) i september 2020 att EU ska höja sin ambitionsnivå och lägga fram en omfattande plan för att på ett ansvarsfullt sätt öka Europeiska unionens bindande mål för 2030 med en nettominskning på minst 55 %. En höjning av ambitionsnivån för 2030 nu bidrar till beslutsfattares och investerares säkerhet så att de beslut som fattas under de kommande åren inte låser utsläppsnivåer som är oförenliga med EU:s mål att vara klimatneutralt senast 2050. Målet för 2030 är i enlighet med Parisavtalets mål att hålla den globala temperaturökningen under 2 °C och att sträva efter att begränsa den till 1,5 °C.

Europeiska rådet godkände EU:s nya bindande mål för 2030 vid sitt möte i december 2020[4]. Rådet uppmanade också kommissionen att ”bedöma hur alla ekonomiska sektorer på bästa sätt kan bidra till målet för 2030 och att lägga fram de förslag som krävs, åtföljda av en djupgående undersökning av de miljömässiga, ekonomiska och sociala effekterna på

[1] COM(2019) 640 final.
[2] COM(2018) 773 final.
[3] COM(2020) 562 final.
[4] Europeiska rådets slutsatser av den 10–11 december 2020, EUCO 22/20, CO EUR 17 CONCL 8.

medlemsstatsnivå, med beaktande av nationella energi- och klimatplaner, samtidigt som befintlig flexibilitet ses över”.

Som del av detta gör den **europeiska klimatlagen**[5], i enlighet med medlagstiftarnas överenskommelse, att EU:s klimatneutralitetsmål blir rättsligt bindande och höjer ambitionen för 2030 genom att fastställa ett mål på minst 55 % nettoutsläppsminskningar fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer.

För att följa den väg som föreslås i den europeiska klimatlagen och uppnå den höjda ambitionsnivån till 2030 har kommissionen sett över den nuvarande klimat- och energilagstiftningen, som endast förväntas minska utsläppen av växthusgaser med 40 % fram 2030 och med 60 % fram till 2050. Detta lagstiftningspaket, **55 %-paketet (Fit for 55)**, som tillkännagavs i klimatmålsplanen för 2030, är den mest omfattande byggstenen i genomförandet av det ambitiösa nya klimatmålet för 2030 och alla ekonomiska sektorer och all ekonomisk politik kommer att behöva bidra.

I december 2020 uppmanade rådet också kommissionen att överväga olika sätt att stärka EU:s utsläppshandelssystem (ETS), samtidigt som dess integritet bevaras och hänsyn tas till behovet av att hantera fördelningsfrågor och energifattigdom. Rådet uppmanade också kommissionen att överväga att föreslå åtgärder som gör det möjligt för energiintensiva industrier att utveckla och använda innovativ klimatneutral teknik samtidigt som deras industriella konkurrenskraft bibehålls.

Den nuvarande lagstiftningen om utsläppshandelssystemet reviderades 2018 för att uppnå en utsläppsminskning inom utsläppshandelssystemet på 43 % 2030 jämfört med 2005 års nivåer, i överensstämmelse med EU:s utsläppsminskningsmål på minst 40 % 2030 jämfört med 1990. En senare analys av kommissionens avdelningar tyder dock på att om lagstiftningen förblir oförändrad kommer de sektorer som för närvarande omfattas av EU:s utsläppshandelssystem i stället att uppnå utsläppsminskningar på 51 % 2030 jämfört med 2005 års nivåer[6].

Även om detta skulle innebära att ovan angivna bidrag på 43 % överträffas skulle det ändå vara ett otillräckligt bidrag till det övergripande målet på minst 55 % minskning jämfört med 1990. Det övergripande målet för detta initiativ är därför att se över direktivet om utsläppshandelssystemet på ett sätt som står i proportion till klimatambitionen för 2030 att uppnå nettominskningar av växthusgasutsläppen på minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer och med en gradvis och balanserad utveckling mot klimatneutralitet fram till 2050 på ett kostnadseffektivt och konsekvent sätt samtidigt som hänsyn tas till behovet av en rättvis omställning och behovet av att alla sektorer bidrar till EU:s klimatinsatser.

Som framgår av konsekvensbedömningen anses minskningsbidraget på 61 % jämfört med 2005 från de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem bäst återspegla resultaten

---

5 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

6 Enligt EU:s referensscenario 2020 (REF) som tjänar som tjänar som utgångspunkt för konsekvensbedömningen (se avsnitt 5.1 i konsekvensbedömningen).

av klimatmålsplanen för 2030, och används som mål för utsläppshandelssystemet för att uppnå en sammanlagd minskning på minst 55 % jämfört med 1990. En ökning av miljöbidraget från EU:s utsläppshandelssystem kräver en anpassning av i första hand det totala antalet utsläppsrätter som utfärdas enligt utsläppshandelssystemet (*utsläppstaket*). Ett minskat antal utsläppsrätter som är tillgängliga på marknaden påverkar dock andra pelare i EU:s utsläppshandelssystem och koldioxidpriset. Det påverkar centrala principer såsom behovet av marknadsstabilitet, skyddet mot risken för koldioxidläckage, de noggrant avvägda fördelningseffekterna mellan medlemsstaterna och tillgången till medel för de ökade investeringsbehoven i koldixoidsnål teknik.

Samtidigt som EU:s utsläppshandelssystem anpassas till det övergripande målet på minst 55 % minskning jämfört med 1990 måste den höjda klimatambitionen också återspeglas i bidraget från de sektorer som för närvarande inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. I den konsekvensbedömning som åtföljde klimatmålsplanen för 2030 konstaterades att i avsaknad av ytterligare åtgärder skulle utsläppen inom vissa sektorer inte minska så mycket som krävs för att uppnå en utsläppsminskning i hela ekonomin på 55 %. Utsläppen från sjötransporter är högre i dag än 1990 och förväntas öka ytterligare om inga åtgärder vidtas. Alla alternativ som utvärderats som del av klimatmålsplanen för 2030 och strategin för hållbar och smart mobilitet[7] visar på behovet av utsläppsminskningar på 80–82 % från internationell sjöfart fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer (motsvarande utsläppsminskningar på 88–89 % jämfört med 2008)[8] för att uppfylla den höjda ambitionsnivån för klimatet. Europeiska kommissionen gjorde därför ett åtagande om att utöka EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjötransporter som del av en uppsättning EU-åtgärder för att hantera utsläppen från sjötransporter, tillsammans med åtgärder som överenskommits inom internationella sjöfartsorganisationen (IMO). I detta sammanhang välkomnar kommissionen Europaparlamentets och rådets framsteg sedan 2019 med förslaget om ändring av förordning (EU) 2015/757[9] för att ta vederbörlig hänsyn till det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygens förbrukning av eldningsolja (COM (2019) 38 final) och kommissionen noterar Europaparlamentets stöd i plenum för att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta utsläpp från sjötransporter från och med 2023. Utsläpp från sjötransporter bör omfattas av det befintliga systemet för handel med utsläppsrätter. För att säkerställa en smidig övergång bör en infasningsperiod införas då rederierna endast behöver överlämna utsläppsrätter för en del av sina verifierade utsläpp, vilket därefter gradvis ökar till 100 % under fyra år. Eftersom endast cirka 90 miljoner ton koldioxid läggs till genom att det befintliga utsläppshandelssystemet utvidgas till att omfatta sjötransporter kommer effekten på tillgången till utsläppsrätter för andra sektorer att vara begränsad.

För att ta hänsyn till att sjöfartssektorn inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem bör förordning (EU) 2015/757 ändras, särskilt när det gäller rapportering av aggregerade

---

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

8 Valet av 2008 som basår för utsläppsminskningsprognoserna för sjötransporter gjordes för att möjliggöra överensstämmelse med IMO-målen, som alla utrycks i förhållande till 2008.

9 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

utsläppsuppgifter på företagsnivå och de administrerande myndigheternas roll för rederier. Dessa ändringar kompletterar dem som föreslås i COM(2019) 38 final.

I klimatmålsplanen för 2030 anges att byggnadssektorn för närvarande direkt och indirekt står för 36 % av de energirelaterade växthusgasutsläppen i EU och har stor kostnadseffektiv potential att minska utsläppen. Mer än hälften av dessa utsläpp omfattas redan av det befintliga utsläppshandelssystemet, särskilt tillhandahållandet av elektricitet för användning i byggnader och det mesta av fjärrvärmeutsläppen. Många bostäder värms dock fortfarande med föråldrade system som använder förorenande fossila bränslen som kol och olja.

Vägtransportsektorn har också en betydande kostnadseffektiv potential att minska utsläppen. I dag står vägtransporterna för en femtedel av EU:s växthusgasutsläpp och har ökat utsläppen med mer än en fjärdedel sedan 1990. I meddelandet om den europeiska gröna given föreslår kommissionen att byggnadssektorn och vägtransportsektorn ska ingå i handeln med utsläppsrätter. Att dessa sektorer omfattas av handeln med utsläppsrätter, tillsammans med andra lämpliga reglerings- och investeringsåtgärder för de berörda sektorerna, skulle leda till ökade och mer harmoniserade ekonomiska incitament för att minska utsläppen i dessa sektorer i EU och öka säkerheten att utsläppsminskningar sker i dessa sektorer.

Handeln med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna bör införas genom separat men angränsande handel med utsläppsrätter. Detta kommer att undvika störningar i det välfungerande utsläppshandelssystemet för stationära anläggningar och luftfart, med tanke på de olika minskningspotentialerna inom dessa sektorer och de olika faktorer som påverkar efterfrågan. Eventuell sammanslagning av de två systemen bör bedömas först efter några års tillämpning av den nya handeln med utsläppsrätter, och baseras på erfarenheterna av den. Utvidgning till byggnader och vägtransporter kräver en uppströmsstrategi för de reglerade enheterna.

Stabilitet på marknaden är avgörande för att EU:s utsläppshandelssystem ska fungera korrekt för att uppnå målen. För att säkerställa marknadsstabilitet inrättades genom beslut (EU) 2015/1814[10] en reserv för marknadsstabilitet. Denna började användas i januari 2019. Syftet med reserven för marknadsstabilitet är att åtgärda historiska obalanser mellan tillgång och efterfrågan och att göra EU:s utsläppshandelssystem mer motståndskraftigt mot stora obalanser. Mekanismen måste upprätthålla ett stabilt regelverk och garantera långsiktig förutsägbarhet. Enligt artikel 3 i beslutet ska kommissionen göra en översyn av hur reserven fungerar inom tre år efter det att verksamheten inletts. Denna översyn måste beaktas tillsammans med effekterna av en höjd ambitionsnivå i EU:s utsläppshandelssystem på marknadsstabiliteten så att de nödvändiga ändringarna av reserven föreslås tillsammans med ändringarna av utsläppshandelssystemet i detta förslag.

I detta sammanhang har detta förslag, som del av 55 %-paketet (Fit for 55), följande särskilda mål:

[10] Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och om ändring av direktiv 2003/87/EG (EUT L 264, 9.10.2015, s. 1).

– Stärka EU:s utsläppshandelssystem i dess nuvarande form för att på lämpligt sätt bidra till ett övergripande mål på minst 55 % minskning av växthusgasutsläppen jämfört med 1990 års nivåer.

– Säkerställa ett fortsatt effektivt skydd för de sektorer som är utsatta för en betydande risk för koldioxidläckage samtidigt som användningen av koldioxidsnål teknik stimuleras.

– Ta itu med de fördelningsmässiga och sociala effekterna av denna omställning genom att se över användningen av, storleken på och funktionen hos finansieringsmekanismerna för låga koldioxidutsläpp.

– Säkerställa att andra sektorer än de som för närvarande omfattas av EU:s utsläppshandelssystem på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till de utsläppsminskningar som krävs enligt EU:s mål och åtagandena i Parisavtalet, särskilt genom att utsläppen från sjötransporter, byggnader och vägtransporter omfattas av bestämmelserna för EU:s utsläppshandelssystem, samtidigt som synergier säkerställs med annan politik som är inriktad på dessa sektorer.

– Se över systemet för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter för att ta hänsyn till att sjötransportsektorn inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem.

– Se över reserven för marknadsstabilitet i enlighet med motsvarande rättsliga skyldighet och undersöka eventuella ändringar av dess utformning för att uppfylla de rättsliga målen i beslutet om reserven och för att ta itu med eventuella frågor som kan komma att tas upp i samband med den höjda ambitionsnivån.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Alla ekonomiska sektorer bör bidra till minskningen av växthusgasutsläppen. 55 %-paketet för klimat och energi är ett omfattande steg för att anpassa unionslagstiftningen till EU:s höjda klimatambitioner. Alla initiativ i paketet är nära sammankopplade och vart och ett beror på utformningen av de andra. Detta lagstiftningsförslag kompletterar förslagen i paketet och är förenligt med dem.

Sektorer utanför EU:s utsläppshandelssystem omfattas av förordningen om ansvarsfördelning[11] i vilken fastställs ett övergripande mål för hela EU om minskning av växthusgasutsläppen samt bindande mål för enskilda medlemsstater som ska uppnås fram till 2030. Förordningen om ansvarsfördelning omfattar bland annat vägtransport- och byggnadssektorerna samt utsläpp från inhemsk sjöfart, vilka tillsammans uppgår till omkring 50 % av de utsläpp som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen. I motsats till EU:s utsläppshandelssystem är de sektorer som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen inte föremål för en EU-omfattande prissignal för koldioxid. Genom att tillhandahålla de ytterligare ekonomiska incitament (genom koldioxidprissättning) som krävs för att uppnå kostnadseffektiva utsläppsminskningar för byggnader och vägtransporter skulle det nya utsläppshandelssystemet komplettera förordningen om ansvarsfördelning i dess nuvarande

[11] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 19.6.2018, s. 26).

tillämpning, vilket bibehåller incitament och ansvarsskyldighet för nationella åtgärder. Betydelsen av det senare har också påpekats av ett stort antal berörda parter. Eftersom 2030 års ambitionsnivå för utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter fastställs på ett sätt som är förenligt med de kostnadseffektiva bidragen från de berörda sektorerna, uppstår ingen snedvridning av bidragen från de sektorer som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen men inte av EU-omfattande koldioxidprissättning. Nationella åtgärder för att hantera icke-prisrelaterade hinder eller för att göra alternativa lösningar tillgängliga, kan få koldioxidprissättningen att fungera bättre.

I skäl 4 i direktiv (EU) 2018/410 anges att åtgärder från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) eller unionen bör inledas 2023, inbegripet förberedande arbete med antagande och genomförande av en åtgärd som säkerställer att sektorn på lämpligt sätt bidrar till de insatser som krävs för att uppnå de mål som överenskommits enligt Parisavtalet och att vederbörlig hänsyn tas till alla berörda parter. Minskade utsläpp från sjötransporter är också en del av EU:s åtagande att minska utsläppen i hela ekonomin enligt Parisavtalet.

Hittills har inga lämpliga åtgärder vidtagits, vare sig på global nivå eller i EU, för att uppnå de utsläppsminskningar som krävs i sjötransportsektorn för att överensstämma med den höjda nivån i EU:s klimatambitioner. På EU-nivå övervakas, rapporteras och verifieras koldioxidutsläppen från fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 som färdas till eller från hamnar inom EES (genom EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av sjötransporter)[12] sedan 2018. På global nivå har ett regelverk för nya fartygs energieffektivitet införts och energieffektivitetsåtgärder för befintliga fartyg har nyligen godkänts. IMO har också antagit en inledande strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg i vilken fastställs ett mål för minskningen av växthusgasutsläpp på minst 50 % fram till 2050 jämfört med 2008 års nivåer. Samtidigt som de framsteg som nyligen gjorts inom IMO är välkomna är dessa åtgärder otillräckliga för att minska koldioxidutsläppen för den internationella sjöfarten i enlighet med de internationella klimatmålen.

Mot bakgrund av denna situation åtog sig kommissionen att föreslå en uppsättning EU-åtgärder för att öka sjötransporternas bidrag till EU:s klimatinsatser, tillsammans med de åtgärder som överenskommits på global nivå inom IMO. Bland åtgärderna ingår, förutom utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjötransporter, särskilt initiativet FuelEU, sjöfart (FuelEU Maritime Initiative) vilket syftar till att öka efterfrågan på och användningen av förnybara alternativa drivmedel samt ett förslag om en översyn av energiskattedirektivet[13] med avseende på det nuvarande undantaget från beskattning för bränsle som används av fartyg.

För närvarande omfattar EU:s utsläppshandelssystem omkring 30 % av utsläppen från uppvärmning av byggnader. Detta beror på att systemet omfattar fjärrvärme och elektricitet som används för uppvärmningsändamål. Att omfatta alla utsläpp från förbränning av fossila

[12] Förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

[13] Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

bränslen i denna sektor och integrera dem i EU:s handel med utsläppsrätter skulle innebära betydande fördelar för utsläppsminskningen. När det gäller vägtransporter skulle handeln med utsläppsrätter ha fördelen att hålla utsläppen från fordonsparken inom ramen för utsläppstaket och samtidigt ge incitament till beteendeförändringar med bestående effekter på mobilitetslösningar via prissignaler. Koldioxidutsläppsnormerna för bilar är dock fortfarande den främsta drivkraften för att säkerställa utbudet av moderna och innovativa rena fordon, inklusive elbilar. Parallellt med att handel med utsläppsrätter tillämpas på vägtransporter föreslår kommissionen att koldioxidnormen för personbilar och lastbilar för 2030 blir striktare, för att säkerställa en tydlig väg mot utsläppsfri mobilitet. Utöver de redan specificerade möjliga användningsområdena som inbegriper t.ex. främjande av kompetensutveckling och omfördelning av arbetskraft, kan en del av intäkterna från utsläppshandeln i de nya sektorerna användas för att hantera de sociala konsekvenserna av den nya handeln med utsläppsrätter i dessa sektorer och till investeringar i åtgärder som syftar till att påskynda renoveringsvågen för byggnader samt införande av utsläppsfria fordon och utveckling av nödvändig infrastruktur såsom strategiskt belägna, smarta och intelligenta påfyllnings- och laddningsstationer för utsläppsfria fordon. Stödåtgärder för att främja energieffektivitet för utsatta hushåll och låginkomsthushåll skulle även kunna bidra till att undvika alltför stora fördelningseffekter. För detta ändamål föreslår kommissionen inom ramen för lagstiftningspaketet 55%-paketet (Fit for 55) att en social klimatfond inrättas för att finansiera de berörda medlemsstaternas planer för hantering av de sociala aspekterna av utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter, med särskild tonvikt på utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare. En del av auktionsintäkterna i det nya systemet bör användas för att finansiera medlemsstaternas planer.

Det föreslås att ambitionsnivån, utsläppstaket och utvecklingskurvan för det nya utsläppshandelssystemet fastställs på ett sätt som överensstämmer med de kostnadseffektiva utsläppsminskningar för byggnader och vägtransporter som härrör från en kombination av koldioxidprissättning och en förstärkning av det befintliga regelverket för dessa sektorer.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Den europeiska gröna given och dess klimatneutralitetsmål samt den gröna och digitala omställningen är centrala prioriteringar för Europeiska unionen. 55 %-paketet (Fit for 55), Next Generation EU och den fleråriga budgetramen för 2021–2027 kommer att bidra till att uppnå den gröna och digitala omställning som Europa strävar efter. Kombinationen av dessa åtgärder kommer att ta itu med den ekonomiska krisen och påskynda övergången till en ren och hållbar ekonomi genom att koppla samman klimatåtgärder och ekonomisk tillväxt.

En minskning av nettoutsläppen av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % till 2030 jämfört med 1990 kräver inte bara förändringar i den nuvarande klimatpolitiska ramen utan även i den energipolitiska ramen. I 55 %-paketet ingår en omfattande översyn av klimat- och energilagstiftningen för att uppnå detta mål. Förslaget till ändring av utsläppshandelssystemet är en del av denna stora uppsättning samstämmigt utformade politiska förslag. Utsläppshandelssystemet är ett centralt instrument för att hjälpa EU att uppnå det höjda målet för 2030 och för en framgångsrik och rättvis omställning mot klimatneutralitet fram till 2050.

På det viset är detta initiativ kopplat till många andra politikområden, inklusive unionens utrikespolitik. Till exempel är utsläppshandelssystemet, som ett marknadsbaserat EU-instrument, förenligt med och stärker ytterligare EU:s inre marknad.

Den utökade innovationsfonden enligt utsläppshandelsdirektivet kompletterar, som ett av EU:s främsta instrument för att föra innovativ koldioxidsnål teknik närmare marknaden, andra instrument såsom Horisont 2020 och Horisont Europa, som främst är inriktade på tidigare forskningsfaser. Den utökade moderniseringsfonden enligt utsläppshandelsdirektivet stöder investeringar för att modernisera energisektorn och större energisystem och för att underlätta en rättvis omställning i kolberoende områden i låginkomstmedlemsstater. Detta kompletterar andra instrument, som sammanhållningspolitiken och Fonden för en rättvis omställning.

Överensstämmelse med annan unionspolitik säkerställs också genom samstämmighet mellan konsekvensbedömningarna för EU:s utsläppshandelssystem och dem för återstoden av ramen för klimat-, energi- och transportpolitiken fram till 2030[14], såsom komplementaritet mellan utvidgningen av handeln med utsläppsrätter och energieffektivitetsdirektivet[15] och med andra åtgärder som ingår som del av åtgärdspaketet för att ta itu med växthusgasutsläppen från sjötransporter. En gemensam utgångspunkt och gemensamma centrala politiska scenarier med andra initiativ i 55 %-paketet används. Dessa scenarier beaktar alla relevanta EU-åtgärder och all relevant EU-politik.

De ytterligare administrativa kostnaderna för utvidgningen till vägtransporter och byggnader förväntas vara begränsade genom användning, när det är möjligt, av de befintliga strukturer som används för energiskattedirektivet och för energisparkraven enligt energieffektivitetsdirektivet. Ytterligare energibesparingar skulle i sin tur förstärkas genom det nya utsläppshandelssystemet med dess potentiella koppling till energibesparingar enligt artikel 7 i energieffektivitetsdirektivet.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 192 i EUF-fördraget. I enlighet med artiklarna 191 och 192.1 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen bidra till att bland annat följande mål uppnås: att bevara, skydda och förbättra miljön, och att främja åtgärder på

14 Särskilt förordningen om ansvarsfördelning, förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF), normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lastbilar direktivet om förnybar energi (REDII), energieffektivitetsdirektivet samt, i ett senare skede, direktivet om byggnaders energiprestanda. Andra relevanta initiativ är översynen av energiskattedirektivet, handlingsplanen för nollutsläpp och översynen av direktivet om industriutsläpp, initiativ om mobilitet såsom de för transportbränslen (FuelEU för sjöfart och ReFuelEU för luftfart) och ett förslag till en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM).

15 Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG (EUT L 315, 14.11.2012, s. 1).

internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Direktivet om EU:s utsläppshandelssystem är ett befintligt rättsligt instrument som antogs 2003. I enlighet med subsidiaritetsprincipen som fastställs i artikel 5 i EUF-fördraget kan målet med detta förslag om ändring av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem endast uppnås genom ett lagstiftningsinstrument på EU-nivå.

På liknande sätt är Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för EU:s utsläppshandelssystem en befintlig unionsåtgärd. Ändring av det, vilket ingår som del av detta förslag, kan inte uppnås på nationell eller lokal nivå utan kräver åtgärder på unionsnivå.

Klimatförändringarna är ett gränsöverskridande problem och EU-åtgärder kan effektivt komplettera och förstärka globala, regionala, nationella och lokala åtgärder. Höjningen av målet för EU:s minskning av växthusgasutsläppen till 2030 kommer att påverka många sektorer i EU:s ekonomi. Samordnade åtgärder på EU-nivå är därför oumbärliga och har en mycket större chans att leda till den nödvändiga omställningen och fungera som en stark drivkraft för kostnadseffektiv förändring och konvergens uppåt. Många av inslagen i detta förslag har dessutom en viktig inremarknadsdimension, särskilt de alternativ som rör skydd mot koldioxidläckage och finansieringsmekanismer för låga koldioxidutsläpp.

Som koldioxidmarknad ger EU:s utsläppshandelssystem incitament att minska utsläppen med hjälp av de mest kostnadseffektiva lösningarna först inom de verksamheter som omfattas av systemet, och därigenom uppnå större effektivitet tack vare dess omfattning. Om en liknande åtgärd genomförs nationellt skulle detta leda till mindre, fragmenterade koldioxidmarknader med risk för snedvridning av konkurrensen och sannolikt högre totala minskningskostnader. Samma logik gäller för utvidgningen av koldioxidprissättning till nya sektorer.

Sjötransporternas gränsöverskridande dimension kräver samordnade åtgärder på EU-nivå. EU-åtgärder kan också inspirera och bana väg för bredare åtgärder, t.ex. när det gäller sjötransporter inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och tredjeländer.

- **Proportionalitetsprincipen**

Som framgår av avsnitten 3 och 7 konsekvensbedömningen som åtföljer detta förslag överensstämmer förslaget med proportionalitetsprincipen då det inte går utöver vad som krävs för att uppnå EU:s mål för minskning av växthusgasutsläppen till 2030 på ett kostnadseffektivt sätt och samtidigt säkerställa att den inre marknaden fungerar korrekt.

Europeiska rådet har ställt sig bakom en total minskning av växthusgasutsläppen i hela ekonomin till minst 55 % lägre än nivåerna 1990 fram till 2030. Detta förslag omfattar en stor del av de växthusgasutsläppen, och genom förslaget revideras direktivet om EU:s utsläppshandelssystem i syfte att uppnå målet.

- **Val av instrument**

Målen med detta förslag nås bäst genom ett direktiv. Det är det lämpligaste rättsliga instrumentet för att göra ändringar i det befintliga direktivet om EU:s utsläppshandelssystem (direktiv 2003/87/EG).

Ett direktiv ställer krav på att medlemsstaterna ska nå målen och genomföra åtgärderna i sina nationella system för materiella och processuella rättsregler. Denna metod ger medlemsstaterna större frihet vid genomförandet av en EU-åtgärd än vad en förordning gör, eftersom de själva kan välja de lämpligaste sätten att genomföra de åtgärder direktivet innehåller. Det gör att medlemsstaterna får möjlighet att säkerställa att de ändrade bestämmelserna överensstämmer med deras befintliga rättsliga ram i materiellt och processuellt hänseende vid genomförandet av utsläppshandelssystemet, särskilt bestämmelser om utfärdande av tillstånd för anläggningar samt verkställighetsåtgärder och påföljder.

Ett direktiv är också det instrument som är lämpligt för att ändra beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet, eftersom översynen av det rättsliga instrumentet är nära kopplad till effekterna på marknadsstabiliteten av den höjda klimatambitionen för EU:s utsläppshandelssystem.

Detta direktiv är även lämpligt instrument för att ändra förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, eftersom detta direktiv inkluderar koldioxidutsläppen från viss sjötransportveksamhet i EU:s utsläppshandelssystem, baserat på utsläppsuppgifter enligt förordning (EU) 2015/757.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Det gjordes ingen efterhandsutvärdering eller kontroll av ändamålsenligheten i samband med detta förslag på grund av att genomförandet av den nuvarande lagstiftningen om utsläppshandelssystemet som började tillämpas 2021, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410[16], ännu är på ett tidigt stadium. Därför fanns det begränsade data tillgängliga för en utvärdering.

- **Samråd med berörda parter**

I olika steg under utarbetandet av detta förslag deltog medlemsstaterna, företrädare för näringslivet från den privata, icke-statliga organisationer, forskningsinstitut och akademiska institutioner, fackföreningar och medborgare.

[16] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814 (EUT L 76, 19.3.2018, s. 3).

Översynen av EU:s utsläppshandelssystem bygger på återkoppling på klimatmålsplanen för 2030, sambanden mellan EU:s utsläppshandelssystem och parallella strategier samt de bredare målen i den europeiska gröna given. Huvudsyftet med samråden om översynen av EU:s utsläppshandelssystem var att samla in intressenternas synpunkter på förstärkningen av det befintliga systemet, utvidgningen av systemet till att omfatta nya sektorer (sjötransporter, byggnader, vägtransporter eller all förbränning av fossila bränslen) och översynen av reserven för marknadsstabilitet. Genom samrådet efterlystes även synpunkter på hur risken för koldioxidläckage kan hanteras, användningen av intäkter samt koldioxidsnåla stödmekanismer.

Kommissionen uppmanade först till återkoppling på en inledande konsekvensbedömning och redogjorde för de inledande överväganden och de politiska alternativen i samband med översynen[17]. Kommissionen anordnade därefter ett offentligt samråd online med ett frågeformulär för vart och ett av förslagen i ”55 %-paketet” (”Fit for 55”) och fick nästan 500 svar[18]. För att stödja initiativet om koldioxidprissättning för sjötransporter genomfördes en undersökning riktad mot berörda parter tillsammans med ett riktat intervjuprogram[19]. Dessutom höll kommissionen (virtuella) bilaterala och multilaterala möten med berörda parter, bland annat med företrädare för näringslivet inom olika sektorer, fackföreningar, icke-statliga organisationer och medlemsstaterna, och deltog i virtuella konferenser. Slutligen gav kommissionen en uppdragstagare i uppdrag att anordna två expertseminarier[20] om översynen av reserven för marknadsstabilitet.

Resultaten av samråden redovisas i den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag och har i möjligaste beaktats i det aktuella förslaget.

I allmänhet visade de offentliga samråden att det finns ett brett stöd för EU:s utsläppshandelssystem som politiskt instrument.

Många intressenter stöder en förstärkning av det befintliga utsläppshandelssystemet, i syfte att höja ambitionsnivån i enlighet med det nya målet för 2030 och baserat på överväganden om kostnadseffektivitet. Endast vissa svarande från den privata sektorn och från det civila samhället argumenterade för ett lägre eller ett högre bidrag jämfört med principen om kostnadseffektivitet. För att uppnå den höjda ambitionsnivån ansåg intressenterna i allmänhet att det var viktigt att justera den linjära minskningsfaktorn medan vissa intressenter även betonade vikten av en kombination med en engångsminskning av antalet utsläppsrätter, vilket återspeglas i detta förslag.

---

17 Den inledande konsekvensbedömningen var öppen för återkoppling från den 29 oktober 2020 till och med den 26 november 2020 och mottog omkring 250 bidrag. Resultatet finns på följande webbplats: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System.

18 Den var öppen under tolv veckor, från den 13 november 2020 till och med den 5 februari 2021. Resultatet finns på följande webbplats: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation.

19 Undersökningen riktad mot berörda parter löpte mellan december 2020 och februari 2021 och det riktade intervjuprogrammet från januari 2021 till februari 2021.

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

När det gäller gratis tilldelning och risken för koldioxidläckage är en stor majoritet av intressenterna positiva till en ändring av den nuvarande ramen, medan vissa intressenter inom industrin vill behålla den nuvarande ramen för koldioxidläckage utan ändringar. Synpunkterna på de specifika ändringsalternativen är blandade och införandet av andra åtgärder för att ytterligare uppmuntra minskningar av växthusgasutsläppen hade störst stöd. Förslaget medför sådana incitament genom att gratis tilldelning blir beroende av teknikinvesteringar för ökad energieffektivitet. Ändringen av riktmärkesvärden för att säkerställa snabbare införlivande av innovationer och teknisk utveckling hade stöd från ett brett spektrum av intressenter, med undantag för vissa delar av den privata sektorn. Förslaget omfattar det tillvägagångssättet eftersom det anses ge en rättvisare och mer transparent fördelning av gratis tilldelningar än en större andel för alla sektorer genom den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn.

När det gäller användningen av auktionsintäkter återspeglar förslaget den uppfattning som uttryckts av många intressenter att strängare bestämmelser är nödvändiga för att säkerställa att medlemsstaterna använder sina auktionsintäkter från utsläppshandelssystemet i linje med klimatmålen.

Avseende koldioxidsnåla finansieringsmekanismer välkomnar intressenterna i allmänhet en ökning av innovationsfondens storlek samt införandet av ytterligare stödinstrument såsom differenskontrakt. Detta återspeglas på lämpligt sätt i förslaget genom ökning av innovationsfondens storlek och utvidgning av dess tillämpningsområde.

När det gäller moderniseringsfonden stöder en majoritet av intressenterna, särskilt från det civila samhället och delar av den privata sektorn, en ökning av moderniseringsfonden, vilket återspeglas i detta förslag. Intressenterna stöder i allmänhet en rationalisering av de investeringstyper som kan finansieras genom moderniseringsfonden och en förbättring av fondens samstämmighet med den europeiska gröna given. Förslaget bidrar till detta mål genom att avskaffa undantaget för finansiering av fjärrvärme som drivs med fossila bränslen i vissa medlemsstater.

Reserven för marknadsstabilitet har brett stöd bland intressentgrupperna men det råder ingen enighet om vilka ändringar som bör göras av dess parametrar. Det civila samhället uttryckte mer stöd för en förstärkning av parametrarna i reserven för marknadsstabilitet än den privata sektorn. Det fanns stöd för att behålla bestämmelsen om ogiltigförklaring, antingen förbehållslöst eller med en ändring, medan vissa intressenter föreslog att bestämmelsen om ogiltigförklaring skulle avskaffas. Vid expertseminarierna uttryckte vissa intressenter ett behov av varierande intagsnivå för att undvika stora tröskeleffekter och mer frekventa översyner. I förslaget görs en avvägning mellan behovet av att säkerställa en minskning av marknadsöverskottet över en rimlig tidsperiod, mekanismens förutsägbarhet och dess komplexitet. Dessutom är förslaget att ta med luftfartens utsläppsrätter och utsläpp i beräkningen av överskottet det alternativ som föredras av en majoritet av intressenterna.

När det gäller sjötransporter uppgav de allra flesta av de intressenter som deltog i den riktade undersökningen att sjöfartssektorn borde bidra mer till klimatåtgärderna än vad den för närvarande gör. Utökningen av det befintliga utsläppshandelssystemet till sjötransporter är det alternativ för koldioxidprissättning som intressenterna föredrar av de föreslagna alternativen,

medan sjöfartsnäringen betonade vikten av åtgärder på internationell nivå. Förslaget beaktar de synpunkter som framförts av intressenterna genom att omfatta utsläpp från resor inom EU och hälften av utsläppen från resor utanför EU, samt genom att införa en översynsklausul i samband med arbetet i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) mot globala marknadsbaserade åtgärder. Detta är en av de fem strategier som fortfarande diskuteras inom ramen för Förenta nationernas. ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC).

När det gäller vägtransport- och byggnadssektorerna är många intressenter, däribland arbetsmarknadens parter från både arbetsgivar- och arbetstagarsidan, särskilt skeptiska till en utvidgning av handeln med utsläppsrätter till dessa sektorer. Bland de alternativ som presenterades anser ett brett spektrum av intressenter att det bästa alternativet är att börja med ett separat fristående system, vilket återspeglas i detta förslag. Meningarna går isär om huruvida översynen av EU:s utsläppshandelssystem redan nu bör avgöra när och hur handeln med utsläppsrätter för vägtransport- och byggnadssektorerna gradvis kan integreras i EU:s befintliga utsläppshandelssystem. Icke-statliga organisationer pekade särskilt på de risker som är förknippade med en sammankoppling mellan de två systemen. Förslaget tar vederbörlig hänsyn till sådana farhågor genom att föreslå separat men angränsande handel med utsläppsrätter samt en översynsklausul.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Detta förslag bygger på uppgifter som samlades in i konsekvensbedömningen av den tidigare översynen av EU:s utsläppshandelssystem som avslutades 2018, den konsekvensbedömning som åtföljde klimatmålsplanen för 2030[21], en analys som genomfördes till stöd för kommissionens strategi ”En ren jord åt alla”[22] och relevant bevisning som sammanställts i andra parallella initiativ inom ramen för den gröna given, samt tidigare studier om utsläpp av växthusgaser från sjötransporter, vägtransporter och byggnader. Den bygger på utsläppsuppgifter och erfarenheter från genomförandet av EU:s övervaknings- och kontrollsystem.

I likhet med andra förslag och konsekvensbedömningar i 55 %-paketet (Fit for 55) används i detta förslag också ett antal integrerade modelleringsverktyg som omfattar alla utsläpp av växthusgaser i EU:s ekonomi. Dessa verktyg används för att generera en uppsättning centrala scenarier som återspeglar fristående politikpaket som är i linje med det höjda klimatmålet för 2030 och bygger på de scenarier som utarbetades för klimatmålsplanen för 2030.

Utgångspunkt för scenarierna är EU:s uppdaterade referensscenario[23], en prognos för utvecklingen av EU:s och medlemsstaternas energisystem och växthusgasutsläpp enligt den

[21] SWD(2020) 176 final.

[22] Europeiska kommissionen: Djupanalys till stöd för kommissionens meddelande COM(2018) 773, En ren jord åt alla – En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi, Bryssel den 28 november 2018.

[23] Modellbaserade prognoser för trender inom energi, transporter och växthusgasutsläpp fram till 2050 som bygger på konsekventa antaganden för hela EU, medlemsstaternas och EU:s politik, medlemsstaternas särdrag samt med stöd i samråden med medlemsstaternas experter.

nuvarande politiska ramen som inbegriper effekterna av covid-19. Scenarierna utarbetades med hjälp av ett kontrakt med E3M lab, nationella tekniska universitetet i Aten, och de detaljerade modellresultaten offentliggörs tillsammans med förslagen.

Kommissionen grundar sig även på den växande mängden expertgranskad empirisk forskning om EU:s utsläppshandelssystem och använder sig av flera stödkontrakt. Genom ett av stödkontrakten utförde Vivid Economics en studie till stöd för Europeiska kommissionen i översynen av reserven för marknadsstabilitet[24]. Stödarbete med bestämmelserna om koldioxidläckage utfördes av Öko-Institut, Trinomics, Ricardo och Adelphi.

Vidare utförde en studiegrupp under ledning av Ricardo en studie om ”EU:s utsläppshandelssystem för sjötransporter och möjliga alternativ eller kombinationer för att minska utsläppen av växthusgaser”[25].

- **Konsekvensbedömning**

Det föreslagna direktivet åtföljs av en konsekvensbedömning som bygger på resultaten av den omfattande konsekvensbedömningen som gjordes för klimatmålsplanen för 2030[26]. Detta utgjorde den analytiska grunden för att fastställa målet om en nettominskning av växthusgasutsläppen på minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990. En sammanfattning och ett positivt yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll om konsekvensbedömningen offentliggörs också. Konsekvensbedömningen bygger på integrerade modellscenarier som återspeglar samspelet mellan olika politiska instrument för ekonomiska aktörer, i syfte att säkerställa komplementaritet, samstämmighet och effektivitet för att uppnå klimatmålet för 2030. Den kompletteras med tillgängliga data och särskilda analysverktyg för att hantera specifika frågor om utformningen av politiken.

I konsekvensbedömningen analyseras tre typer av problem. För det första sådana som är förknippade med behovet av att stärka EU:s befintliga utsläppshandelssystem i proportion till det höjda nettominskningsmålet för växthusgasutsläpp fram till 2030 jämfört med 1990 till minst 55 % minskning, samtidigt som obalanser mellan tillgång och efterfrågan undviks. För det andra behovet att säkerställa att vissa sektorer i tillräcklig utsträckning bidrar till att det höjda målet uppnås. Slutligen behovet av ökade investeringar och större kapacitet för att hantera fördelningen av effekterna av de utsläppsminskande åtgärderna, samtidigt som medlen fortfarande är begränsade.

När det gäller att stärka det befintliga utsläppshandelssystemet för att höja ambitionsnivån i enlighet med nettomålet på minst 55 % minskning fram till 2030 kan vilket som helst av de olika alternativen vara effektivt och ändamålsenligt för att uppnå målet för 2030. I

---

[24] Vivid Economics, (2021) – Översyn av reserven för marknadsstabilitet inom EU:s utsläppshandelssystem (Review of the EU ETS’ Market Stability Reserve), rapport utarbetad för GD CLIMA, kommande publikation.

[25] Ricardo, E3 Modelling and Trinomics, (2021) – Studie om EU:s utsläppshandelssystem för sjötransporter och möjliga alternativ eller kombinationer för att minska utsläppen av växthusgaser (Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions), kommande publikation.

[26] SWD(2020) 176 final.

konsekvensbedömningen drogs också slutsatsen att det behövs en mer målinriktad strategi för gratis tilldelning, där sådan ännu tillämpas, i form av striktare riktmärken och villkor för insatser att minska koldioxidutsläppen, i syfte att stimulera införandet av koldioxidsnål teknik.

När det gäller reserven för marknadsstabilitet visade konsekvensbedömningen bland annat att för att EU:s utsläppshandelssystem ska fortsätta fungera väl bör intaget ligga kvar på 24 % fram till 2030 och anpassas för att undanröja den oönskade ”tröskeleffekten”. Denna tröskeleffekt uppstår när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger mycket nära det övre tröskelvärdet på 833 miljoner, vilket bestämmer intaget av utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet. I så fall kan en utsläppsrätt mer eller mindre i det totala antalet utlösa en fullständig inloppsvolym på 200 miljoner utsläppsrätter eller inget alls, beroende på om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är över eller under tröskelvärdet. Osäkerhet om detta skulle kunna skapa prisvolatilitet på marknaden och öka risken för marknadsmissbruk.

För att utvidga den klimatpolitiska ramen till sjötransporter analyserades fyra huvudalternativ och olika geografiska områden. Det alternativ som föredras är integrering av sjötransportsektorn i EU:s befintliga system för handel med utsläppsrätter.

I konsekvensbedömningen behandlades som ett huvudalternativ att handel med utsläppsrätter för vägtransporter och byggnader eller all förbränning av fossila bränslen införs som en ny och fristående handel med utsläppsrätter. Båda alternativen skulle ge ytterligare ekonomiska incitament och genom utsläppstaket säkerställa att utsläppen i de berörda sektorerna minskar med 43 % fram till 2030 jämfört med 2005. Att endast inkludera byggnader och vägtransporter i ett ytterligare utsläppshandelssystem, och inte alla sektorer som förbrukar fossila bränslen och som för närvarande inte omfattas av utsläppshandelssystemet, har tydliga fördelar i fråga om ekonomisk effektivitet, särskilt som det skulle undvika att det skapas ett nytt system för skydd mot koldioxidläckage för dessa delar av småindustrin som skulle behöva ett sådant system men som skulle få en börda som sannolikt skulle vara oproportionerlig i förhållande till fördelarna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

I lagstiftningen om EU:s utsläppshandelssystem har metoder för att minimera regelbördan för både ekonomiska aktörer och förvaltningar konsekvent förespråkats. Medan majoriteten av de anläggningar som omfattas av EU:s utsläppshandel hör till energiintensiva industrier med marknadsstrukturer som kännetecknas av stora företag, innehåller förslaget också bestämmelser för små utsläppskällor som kan ägas av små och medelstora företag eller mikroföretag. Utöver befintliga bestämmelser för att lätta den administrativa bördan och minska kostnaderna för övervakning och rapportering av utsläpp, omfattas anläggningar med låga utsläpp av möjligheten för medlemsstaterna att undanta dem från EU:s utsläppshandelssystem om de är föremål för nationella åtgärder som leder till motsvarande utsläppsminskningar.

I linje med kommissionens åtagande om bättre lagstiftning har förslaget utarbetats i samråd, med fullständig öppenhet och fortlöpande kontakter med berörda parter. Man har lyssnat på

synpunkter utifrån och tagit hänsyn till externa granskning för att garantera att förslaget blir välavvägt (se även avsnittet om extern experthjälp).

Den planerade utvidgningen till sjötransporter bygger på befintliga mekanismer för övervakning, rapportering och verifiering som undantar små fartyg och de kommer att behöva ändras så att de lämpar sig för handel med utsläppsrätter. Att behålla ett enda system för övervakning, rapportering och verifiering kommer att leda till mindre efterlevnadsarbete och lägre administrativ börda för rederierna än om det finns flera system. Det nya utsläppshandelssystemet för andra sektorer skulle tillämpas uppströms och bygga vidare på befintliga bestämmelser om skatteupplag och bränsleleverantörer.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Det bidrar särskilt till målet att uppnå en hög miljöskyddsnivå i enlighet med principen om hållbar utveckling i artikel 37 i stadgan[27].

4. BUDGETKONSEKVENSER

EU:s utsläppshandelssystem genererar betydande intäkter. För närvarande tillfaller de flesta av dessa auktionsintäkter medlemsstaterna.

Kommissionen kommer att lägga fram justeringar av EU:s budgetram som en del av det kommande paketet om egna medel, inbegripet ett förslag om ändring av den fleråriga budgetramen. Medlemsstaternas nationella budgetar kommer att gynnas av utvidgningen av tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporter och av den nya handeln med utsläppsrätter för vägtransporter och byggnader.

En säker drift av unionsregistret ska finansieras genom unionens budget. Utvidgningen av utsläppshandelssystemet till att omfatta sjötransporter och det nya utsläppshandelssystemet för vägtransporter och byggnader kommer att kräva ytterligare medel för säker drift av unionsregistret, i enlighet med den finansieringsöversikt som åtföljer detta förslag. Dessa medel kommer att bli tillgängliga genom omfördelning mot bakgrund av budget- och personalbegränsningarna för den europeiska offentliga förvaltningen inom den nuvarande fleråriga budgetramen, medan de tillhörande driftsutgifterna kommer att finansieras med anslag inom Life-programmet. It-utveckling och val av upphandling kommer att genomföras i enlighet med meddelandet om riktlinjer för finansiering av informationsteknik och cybersäkerhet av den 10 september 2020[28], som inbegriper förhandsgodkännande från Europeiska kommissionens styrelse för informationsteknik och cybersäkerhet för vissa it-utgifter.

[27] EUT C 326, 26.10.2012, s. 391.
[28] C(2020) 6126.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att fortsätta övervaka och utvärdera hur EU:s utsläppshandelssystem fungerar i sin årliga rapport om koldioxidmarknaden i enlighet med artikel 10.5 i direktivet om handel med utsläppsrätter. Detta omfattar även effekterna av den pågående översynen av EU:s utsläppshandelssystem. Kommissionens årliga rapport om koldioxidmarknaden och medlemsstaternas årliga rapport ska också tillämpas på sektorer till vilka utsläppshandeln utvidgas. Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter som erhålls genom regleringen av de nya sektorerna kommer att vara en viktig informationskälla för kommissionen när det gäller att utvärdera framstegen inom de berörda sektorerna.

Övervaknings-, rapporterings- och kontrollbestämmelserna för sjöfarten bör följa de bestämmelser som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757, ändrad genom förslag COM (2019) 38 final och detta förslag.

Dessutom föreskrivs en utvärdering av tillämpningen av direktivet om handel med utsläppsrätter i nuvarande artikel 21 i själva direktivet[29].

Initiativet bygger på den process för integrerade nationella energi- och klimatplaner och den robusta ram för transparens i fråga om växthusgasutsläpp och annan klimatinformation som finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999[30]. Kommissionen kommer bland annat att använda informationen som medlemsstaterna lämnar och rapporterar i enlighet med den förordningen som underlag för en regelbunden bedömning av tillämpningen. Även rapporteringsbestämmelserna om användningen av auktionsintäkter enligt detta direktiv fastställs i förordning (EU) 2018/1999. Effekterna av ändringarna i direktivet kommer att behöva analyseras och kan komma att kräva en senare ändring av den förordningen för att säkerställa samstämmighet mellan de två rättsakterna.

Närmare uppgifter om övervakning och utvärdering finns i avsnitt 9 i den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna i beslutet direktivet om handel med utsläppsrätter som ändras genom detta förslag är följande:

---

29 Enligt denna artikel ska medlemsstaterna varje år överlämna en rapport till kommissionen i vilken särskild uppmärksamhet ägnas olika frågor, däribland tilldelning av utsläppsrätter, förandet av register, tillämpningen av genomförandebestämmelserna för övervakning och rapportering, verifiering och ackreditering samt frågor som gäller efterlevnaden.

30 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

Sjötransporter (artikel 3, artikel 3g–ge och artikel 16)

Genom förslaget utvidgas tillämpningsområdet för EU:s system för handel med utsläppsrätter till att omfatta sjötransporter. I detta syfte ändras genom förslaget definitionen av ”utsläpp” i artikel 3b till att omfatta utsläpp från fartyg som utför sjötransporter, utvidgar kapitel II i direktivet till att omfatta ”luftfart och sjötransporter” och lägger till sjötransporter som en ny verksamhet i bilaga I. Vidare innehåller det nya definitioner av ”rederi” och ”administrerande myndighet” i artikel 3v respektive artikel 3w. För att utvidga kapitel II till att omfatta sjötransporter införs genom förslaget artikel 3g–3ge.

Utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjötransporter gäller utsläpp från resor inom EU, hälften av utsläppen från resor utanför EU och utsläpp som sker vid kaj i en EU-hamn. Samma bestämmelser som gäller för andra sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem bör gälla för sjötransporter avseende auktionering, överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter, påföljder och register (artikel 16). Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inom sjötransportsektorn fasas gradvis in under perioden 2023–2025, och rederierna måste överlämna 100 % av sina verifierade utsläpp från och med 2026 (artikel 3ga). I enlighet med infasningen bör, i den mån färre utsläppsrätter överlämnas för verifierade utsläpp från sjötransporter under dessa år, det antal utsläppsrätter som inte överlämnats annulleras. De bestämmelser för övervakning och rapportering respektive för verifiering och ackreditering som fastställs i förordning (EU) 2015/757 i dess ändrade lydelse ska gälla (artikel 3gb och 3gc). Utöver de allmänna bestämmelserna om påföljder kan ett avvisningsbeslut utfärdas mot fartyg som står under ansvar av ett rederi som har underlåtit att överlämna utsläppsrätter under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder, vilket innebär att fartyg som står under det rederiets ansvar kan kvarhållas av flaggmedlemsstaten och nekas tillträde till en hamn under en annan medlemsstats jurisdiktion än flaggstatens (artikel 16.11a). Varje rederi som omfattas av utsläppshandelssystemet tilldelas en medlemsstat – den administrerande myndigheten – för rederiets administration enligt direktivet. Den administrerande myndigheten bestäms utifrån var rederiet är registrerat. Om rederiet inte är registrerat i en medlemsstat ska det hänföras till den medlemsstat där det hade flest hamnanlöp under de två föregående kontrollåren. Från och med 2024 ska kommissionen offentliggöra och regelbundet uppdatera en förteckning över rederier som omfattas av direktivet och deras respektive administrativa myndighet (artikel 3gd). De administrerande myndigheterna får begära bistånd från Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) för att fullgöra sina skyldigheter enligt detta direktiv, särskilt när det gäller godkännande av övervakningsplaner och verifiering av utsläpp (artikel 18b). Tack vare erfarenheterna från genomförandet av förordning 2015/757 och dess it-verktyg kan Emsa även bistå administrerande myndigheter vid genomförandet av direktivet, till exempel genom att underlätta informationsutbytet eller genom att utarbeta riktlinjer och kriterier. En bestämmelse om rapportering och översyn införs (artikel 3 ge) för att övervaka genomförandet av detta kapitel och för att beakta relevant utveckling inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Linjär minskningsfaktor och engångssänkning av utsläppstaket (artikel 9)

Den linjära minskningsfaktorn ändras till 4,2 % från och med året efter ikraftträdandet av detta direktiv om ändring av utsläppshandelsdirektivet. Den höjda linjära minskningsfaktorn kombineras med en engångsjustering nedåt av utsläppstaket så att den nya linjära minskningsfaktorn får samma effekt som om den hade tillämpats från och med 2021. Detta säkerställer att minskningen av det totala antalet utsläppsrätter (utsläppstaket) kommer att bli större för varje år och leda till en minskning av de totala utsläppen från de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem på 61 % fram till 2030 jämfört med 2005. Från och med året efter ikraftträdandet av detta direktiv kommer utsläppstaket dessutom att öka med ett antal utsläppsrätter som motsvarar de utsläpp från sjötransporter som ska ingå i EU:s utsläppshandelssystem och som härleds ur uppgifter från EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering av sjötransporter för 2018 och 2019, justerade, från och med år 2021 med hjälp av den linjära minskningsfaktorn.

Användning av auktionsintäkter (artikel 10)

För att tillgodose de ökade behoven av koldioxidsnåla investeringar ändras bestämmelsen om användning av auktionsintäkter så att medlemsstaterna måste använda alla intäkterna, i den mån de inte tillskrivs unionens budget, för klimatrelaterade ändamål, inbegripet stöd till hållbar renovering av låginkomsthushåll. Justeringar av EU:s budgetram kommer att läggas fram av kommissionen som en del av det kommande paketet om egna medel, inbegripet ett förslag om ändring av den fleråriga budgetramen.

För att ta itu med omställningens fördelningseffekter och sociala effekter föreskrivs även i förslaget att ytterligare 2,5 % av utsläppstaket auktioneras ut för att finansiera energiomställningen i medlemsstater med ett BNP per capita under 65 % av genomsnittet i EU under 2016–2018 genom moderniseringsfonden.

Striktare strategi för riktmärken och fastställande av villkor för gratis tilldelning av utsläppsrätter (artikel 10a.1)

I syfte att minska möjligheten att använda den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn efter justeringen av utsläppstaket föreslås att riktmärkena uppdateras för att närmare följa utsläppsminskningarna i sektorer och delsektorer genom att den maximala uppdateringstakten ökas till 2,5 % per år från och med 2026 i stället för nuvarande 1,6 %. Detta tillvägagångssätt anses ge en rättvisare och mer transparent fördelning av gratis tilldelningar jämfört med en större andel för alla sektorer genom den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn.

Dessutom är gratis tilldelning villkorad av insatser för att minska koldioxidutsläppen i syfte att stimulera användningen av koldioxidsnål teknik. Anläggningar som omfattas av skyldigheten att genomföra en energiredovisning enligt nuvarande artikel 8.4 i energieffektivitetsdirektivet kommer att vara skyldiga att genomföra rekommendationerna i revisionsrapporten eller visa att andra åtgärder har genomförts som leder till minskningar av växthusgasutsläppen som motsvarar dem som rekommenderas i revisionsrapporten. Annars minskas deras gratis tilldelningar. I enlighet med artikel 8.4 i energieffektivitetsdirektivet är små och medelstora företag inte föremål för någon energibesiktning. Enligt villkoren i

artikel 8.6 i energieffektivitetsdirektivet undantas dessutom företag som inte är små eller medelstora företag och som tillämpar ett energiledningssystem eller miljöförvaltningssystem från kraven om energibesiktning. Det föreslås att bestämmelserna som avgör undantag från kravet på energibesiktning ändras i det reviderade energieffektivitetsdirektivet, från ett undantag för små och medelstora företag till ett undantag som bygger på energiförbrukningen. En sådan undantagsbestämmelse skulle också vara lämplig för villkoren för gratis tilldelning.

Åtgärder för koldioxidjustering vid gränserna (artikel 10a.1)

En åtgärd för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM) är en alternativ åtgärd för att minska riskerna för koldioxidläckage. Sektorer och delsektorer som omfattas av den åtgärden bör därför inte erhålla någon gratis tilldelning. En övergångsperiod införs för att göra det möjligt för producenter, importörer och handlare att anpassa sig till det nya systemet, med en gradvis minskning av gratis tilldelning i takt med att CBAM fasas in. Det fastställs även regler för beräkningen av den slutliga mängd som ska dras av från den gratis tilldelning som ska auktioneras ut.

Differenskontrakt och ökning av innovationsfonden (artikel 10a.8)

Differenskontrakt är en viktig faktor för att generera utsläppsminskningar i industrin och ger EU möjlighet att garantera investerare i innovativ klimatvänlig teknik ett fast pris som belönar utsläppsminskningar av koldioxid över de nuvarande prisnivåerna i EU:s utsläppshandelssystem. Innovationsfondens tillämpningsområde utvidgas för att göra det möjligt att stödja projekt genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden, som t.ex. differenskontrakt. Dessutom utökas innovationsfonden med 50 miljoner utsläppsrätter som anskaffas från de utsläppsrätter som är tillgängliga för gratis tilldelning och för auktionering, på samma sätt som är fallet för den nuvarande fonden. Detta leder till att 40 miljoner utsläppsrätter kommer att härröra från de utsläppsrätter som är tillgängliga för gratis tilldelning, och 10 miljoner utsläppsrätter från de utsläppsrätter som ska auktioneras.

Moderniseringsfonden (artikel 10d)

Detta förslag anpassar moderniseringsfonden till unionens nya klimatmål genom att kräva att investeringarna är förenliga med målen i den europeiska gröna given och den europeiska klimatlagen och genom att avskaffa stöd till investeringar som rör alla fossila bränslen, inte bara fasta fossila bränslen vilket för närvarande är fallet. Dessutom föreslås följande: Ökning av den andel av fonden som måste investeras i prioriterade investeringar. En mer framträdande roll för förnybara energikällor och investeringar i energieffektivitet inom transporter, byggnader, avfall och jordbruk. Inriktning mot energieffektivitet som ett prioriterat område på efterfrågesidan, inbegripet industrin som stödberättigande sektor. Omfattar stöd till hushållen för att ta itu med energifattigdomen.

Avskiljning och användning av koldioxid (artikel 3b och artikel 12.3b)

Den höjda klimatambitionen kommer att uppmuntra användning av alla tekniska lösningar för att minska utsläppen, däribland avskiljning och användning av koldioxid. I förslaget fastställs därför att det inte föreligger någon skyldighet att överlämna utsläppsrätter för

koldioxidutsläpp som i slutänden är kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning.

Undanröjande av hinder för innovativ koldioxidsnål teknik genom ändring av tillämpningsområde och riktmärken för EU:s utsläppshandelssystem (artikel 2, artikel 10a och bilaga I)

Bestämmelserna för gratis tilldelning av utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem ändras för att ge bättre stöd åt utfasningen av fossila bränslen i energiintensiva industrier genom användning av banbrytande teknik.

Effektiv teknik strax under riktmärkesnivån får mer gratis tilldelning än de släpper ut. Detta medför en konkurrensnackdel för innovativ teknik som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, vilket kan avskräcka från investeringar i sådan teknik. Innovativa anläggningar kan falla utanför EU:s utsläppshandelssystem på grund av att produktionsprocessen ändras eller för att den sammanlagda tillförda effekten för förbränningsenheterna i en anläggning minskar till mindre än 20 MW.

Detta negativa incitament åtgärdas genom att i) specificera att anläggningarna kvarstår i EU:s utsläppshandelssystem om de minskar den totala kapaciteten i förbränningsenheterna i syfte att minska växthusgasutsläppen (t.ex. genom elektrifiering), ii) göra definitionerna av verksamheter teknikneutrala (strykning av hänvisningar till fossila bränslen eller särskilda produktionsprocesser), iii) referera till produktionskapacitet i stället för förbränningskapacitet samt iv) se över riktmärkesdefinitionerna för att säkerställa likabehandling av anläggningar oberoende av vilken teknik som används, inklusive användning av koldioxidsnål eller koldioxidfri teknik. Att behålla innovativa anläggningar i EU:s utsläppshandelssystem kommer också att minska riktmärkesvärdena och därmed uppmuntra till större utsläppsminskningar.

Införande av utsläppshandel för byggnader och vägtransporter (kapitel IV a)

Nya utsläppshandel för byggnader och vägtransporter bör inrättas som ett fristående system från och med 2025 (kapitel IV a). Under det första året kommer de reglerade enheterna att vara skyldiga att inneha ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser och rapportera sina utsläpp för åren 2024 och 2025 (artikel 30b och 30f). Utfärdandet av utsläppsrätter och efterlevnadskraven för dessa enheter kommer att tillämpas först från och med 2026, vilket möjliggör att det nya systemet kan börja fungera på ett ordnat och effektivt sätt (artikel 30c, 30d och 30e). Eftersom det finns ett stort antal små utsläppskällor inom byggnads- och vägtransportsektorerna och av skäl som rör teknisk genomförbarhet och administrativ effektivitet fastställs regleringspunkten inte hos utsläpparna utan tidigare i leveranskedjan (artikel 30 och bilaga III). Därför kommer frisläppande för konsumtion av bränslen som används för förbränning inom byggnads- och vägtransportsektorerna att vara den reglerade verksamheten i det nya systemet (bilaga III). Tillämpningsområdet för byggnads- och vägtransportsektorerna fastställs på grundval av relevanta utsläppskällor som ingår i 2006 års

IPCC-riktlinjer för nationella inventeringar av växthusgaser (bilaga III). De reglerade enheterna definieras i enlighet med punktskattesystemet i rådets direktiv (EU) 2020/262[31], eftersom det redan finns en robust övervaknings- och rapporteringsmekanism för de bränslemängder som frisläpps för konsumtion i det direktivet. Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheterna inom byggnads- och vägtransportsektorerna kommer i möjligaste mån att anpassas till de välfungerande mekanismer som inrättats för stationära anläggningar och luftfart (artikel 30f).

Utsläppstaket för det nya utsläppshandelssystemet kommer att fastställas från och med 2026 på grundval av uppgifter som samlas in enligt förordningen om ansvarsfördelning, ambitionsnivån och minskningen för att nå utsläppsminskningar på 43 % till 2030 jämfört med 2005 för byggnads- och vägtransportsektorerna (artikel 30c och bilaga IIIa). En motsvarande linjär reduktionsfaktor definieras. När övervakningen och rapporteringen av den nya handeln med utsläppsrätter har inrättats kommer det totala antalet utsläppsrätter för 2028 att anpassas på grundval av tillgängliga övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter för perioden 2024–2026. Den linjära minskningsfaktorn kommer att ses över endast om övervaknings-, rapporterings och verifieringsuppgifter är avsevärt högre än det ursprungliga taket och inte beror på mindre avvikelser från UNFCCC:s inventarielista.

Utsläppsrätterna i den nya utsläppshandeln kommer att auktioneras ut eftersom ingen gratis tilldelning tillhandahålls (artikel 30d). För att säkerställa en smidig start på handeln med utsläppsrätter i de nya sektorerna kommer ett visst antal utsläppsrätter att tidigareläggas (artikel 30d.2, första stycket). Dessutom kommer, i syfte att säkerställa marknadsstabilitet från det att handeln med utsläppsrätter inleds, en reserv för marknadsstabilitet att användas i de berörda sektorerna på grundval av särskilda bestämmelser (artikel 30d.2). Eftersom systemet är nytt införs begränsande åtgärder för att hantera den potentiella risken för alltför stor prisvolatilitet, vilken kan vara särskilt hög när handeln med utsläppsrätter inleds i de nya sektorerna (artikel 30h).

För att undanröja vissa av de övergående och sociala utmaningar som koldioxidprissättningen i de nya sektorerna medför och säkerställa riktat stöd till innovation, kommer handeln med utsläppsrätter för vägtransporter och byggnader även att bidra till de redan befintliga fonderna för koldioxidsnåla investeringar. Därför kommer de 150 miljoner utsläppsrätter som utfärdas inom det nya systemet för handel med utsläppsrätter för vägtransporter och byggnader att bli tillgängliga för innovationsfonden i syfte att stimulera den gröna omställningen (artikel 30d.4).

Kommissionen kommer att övervaka tillämpningen av bestämmelserna för den nya handeln med utsläppsrätter och vid behov föreslå en översyn senast den 1 januari 2028 för att förbättra dess effektivitet, administration och praktiska tillämpning (artikel 30i).

De viktigaste delarna i beslutet om reserven för marknadsstabilitet som ändras genom detta förslag är följande:

[31] Rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler för punktskatt (omarbetning) (EUT L 58, 27.2.2020, s. 4.).

Beaktande av nettoefterfrågan från luftfarten (artikel 1.4a) och sjöfartssektorn

Genom förslaget ändras beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp så att det omfattar utsläpp från luftfarten och utsläppsrätter som utfärdats för luftfart. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392[32] ändrades artikel 12.3 i direktivet om EU:s handel med utsläppsrätter för att göra det möjligt för alla verksamhetsutövare att använda alla utsläppsrätter som utfärdas för deras överlämningsskyldighet, däribland utsläppsrätter för luftfart. Reservens tillförlitlighet och effektivitet som ett mått på marknadsstabiliteten genom tillgång och efterfrågan kommer att förbättras då luftfartens utsläppsrätter tas med i beräkningen av reserven, samtidigt som dess miljömässiga integritet bevaras. Om detta förslag till ändring av EU:s utsläppshandelssystem antas kommer utsläpp och utsläppsrätter från luftfarten att räknas in i det totala antalet utsläppsrätter i omlopp där de inträffade eller utfärdades, från och med året efter det att denna ändring trätt i kraft. Även om det inte finns några separata utsläppsrätter för sjöfart måste texten också ändras för att ta med utsläppsrätter och utsläpp för sjöfartssektorn i beräkningen, eftersom texten för närvarande endast hänvisar till utsläpp och utsläppsrätter för anläggningar. För att undvika snedvridning till följd av infasningen av kraven på sjötransporter kommer skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter för sjöfartssektorn, vilken kommer att annulleras snarare än auktioneras ut, att tas med i det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som om utsläppsrätterna hade utfärdats[33].

Intag (artikel 1.5)

Intaget ändras för att hantera den ”tröskeleffekt” som kan uppstå när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger mycket nära det övre tröskelvärdet. I dessa fall kan en utsläppsrätt mer eller mindre i det totala antalet antingen utlösa eller inte utlösa intag, beroende på om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är över eller under tröskelvärdet. Osäkerhet om detta riskerar att skapa prisvolatilitet på marknaden.

Genom förslaget ändras intagsmekanismen. En buffertreserv för marknadsstabilitet föreslås när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är mellan 833 miljoner och 1 096 miljoner. I dessa fall kommer intaget att vara skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp och tröskelvärdet på 833 miljoner. Så länge det totala antalet utsläppsrätter i omlopp överstiger 1 096 miljoner utsläppsrätter gäller det normala intaget (24 % fram till 2030).

Anledningen till valet av antalet 1 096 miljoner utsläppsrätter är att intaget på 24 % respektive skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp och det övre tröskelvärdet vid detta

---

32 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 av den 13 december 2017 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 (EUT L 350, 29.12.2017, s. 7).

33 På liknande sätt som redovisningen av medlemsstaternas flexibilitet när det gäller tillgång till utsläppsrätter från EU:s utsläppshandelssystem, vilka tas med i beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, på det sätt som anges i artikel 6.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 19.6.2018, s. 26).

antal är nära varandra. Detta hanterar tröskeleffekten samtidigt som ett effektivt intag av reserven för marknadsstabilitet bibehålls om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är högre.

Definition av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp (artikel 1.5)

Vid beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp kommer det i formeln att anges att endast utsläppsrätter som utfärdats och inte införts i reserven ingår i de tillgängliga utsläppsrätterna, och att antalet utsläppsrätter i reserven inte längre dras av från de tillgängliga utsläppsrätterna. Denna förändring gör att beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp blir tydligare och har ingen faktisk inverkan på resultatet, inte heller när det gäller tidigare beräkningar av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp.

Ogiltighetsmekanism (artikel 1.5a)

Från och med 2023 kommer utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet som ligger över föregående års auktionsvolymer att ogiltigförklaras. Föregående års auktionsvolymer beror dock på olika faktorer, såsom utsläppstaket och driften av reserven för marknadsstabilitet. För att säkerställa att det antal utsläppsrätter som återstår i reserven efter ogiltigförklaringen blir mer förutsägbar föreslås att antalet utsläppsrätter i reserven begränsas till 400 miljoner. Detta värde motsvarar också det lägre tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, under vilket utsläppsrätter tas ut från reserven för marknadsstabilitet.

Reserv för marknadsstabilitet för handel med utsläppsrätter för vägtransporter och byggnader (artikel 1a)

För att hantera risken för obalans mellan tillgång och efterfrågan kommer en reserv för marknadsstabilitet också att användas för den nya handeln med utsläppsrätter för vägtransporter och byggnader, med intag och uttag baserade på tröskelvärdena för överskottet av utsläppsrätter på marknaden. För att reserven för marknadsstabilitet ska kunna fungera som ett effektivt verktyg för att hantera obalanser på marknaden från det att handeln med utsläppsrätter inleds i de två sektorerna, kommer dessutom ett antal utsläppsrätter för de nya sektorerna att skapas i reserven. I syfte att hantera den potentiella risken för alltför stor prisvolatilitet fastställs åtgärder som möjliggör att ytterligare utsläppsrätter tas ut från reserven för marknadsstabilitet Den utlösande mekanismen för att ytterligare utsläppsrätter ska tas ut kommer dock att baseras på ökningen av det genomsnittliga priset för utsläppsrätter och inte på överskottet av utsläppsrätter på marknaden.

De viktigaste delarna i förordning (EU) 2015/757, även kallad förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, som ändras genom detta förslag är följande:

Genom förslaget införs nya definitioner av ”administrerande myndighet” och ”aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå”. Vidare åläggs företagen genom de föreslagna ändringarna att lämna in sina övervakningsplaner till de ansvariga administrerande myndigheterna för godkännande (ändrade artiklarna 6 och 7), att rapportera aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå (ändrad artikel 4) samt, efter verifiering av de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå (ändrade artiklarna 13–16), att lämna in dessa verifierade aggregerade

uppgifter till den ansvariga administrerande myndigheten (ny artikel 11a och ändrad artikel 12). Kontrollören har ingen skyldighet att verifiera utsläppsrapporten på fartygsnivå och den rapport som avses i artikel 11.2 i förordning (EU) 2015/757, eftersom dessa rapporter på fartygsnivå redan har verifierats. Genom förslaget ges även kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att ändra övervakningsmetoderna och reglerna för att anpassa dessa till handeln med utsläppsrätter (ändrad artikel 5.2), och att komplettera förordning (EU) 2015/757 med bestämmelser för godkännande av övervakningsplaner och ändringar i dessa, rapportering och inlämning av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå (artiklarna 6.8, 7.5 och 11a.4), bestämmelser för verifiering av de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå och för utfärdande av en verifieringsrapport för dessa aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå (artiklarna 13.6 och 15.6).

Genom förslaget om ändring av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering kompletterar detta förslag kommissionens förslag COM (2019) 38 final.

2021/0211 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och förordning (EU) 2015/757

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[1],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[2],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Parisavtalet som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) trädde i kraft i november 2016 (*Parisavtalet*)[3]. Dess parter har enats om att hålla ökningen i den globala medeltemperaturen långt under 2 °C över förindustriell nivå samt göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå.

(2) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för meddelandet om den europeiska gröna given som antogs av kommissionen den 11 december 2019[4].

(3) Den europeiska gröna given kombinerar en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i EU senast 2050 och fastställer en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där ekonomisk tillväxt är frikopplad från resursanvändningen. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och den

1 EUT C , , s. .
2 EUT C , , s. .
3 Parisavtalet (EUT L 282, 19.10.2016, s. 4).
4 COM(2019) 640 final.

har särskilda effekter på vissa missgynnade grupper såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med minoritetsbakgrund vad gäller etniskt ursprung. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

(4) Nödvändigheten och värdet av den europeiska gröna given har endast ökat mot bakgrund av de allvarliga effekterna av covid-19-pandemin på unionsmedborgarnas liv och hälsa, arbetsvillkor och välbefinnande, som har visat att vårt samhälle och vår ekonomi behöver förbättra motståndskraften mot externa chocker och agera tidigt för att förebygga eller mildra dem. EU:s medborgare fortsätter att uttrycka starka åsikter om att detta särskilt gäller för klimatförändringarna[5].

(5) Unionen åtog sig att minska unionens nettoutsläpp av växthusgaser från hela ekonomin med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer i uppdateringen av nationellt fastställda bidrag som lämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020[6].

(6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119[7] har unionen förankrat målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 i lagstiftningen. I den förordningen fastställs också ett bindande åtagande om inhemsk minskning i unionen av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030.

(7) Alla sektorer inom ekonomin måste bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar. Därför bör ambitionen i EU:s utsläppshandelssystem, som fastställdes i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG[8] om att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt främja minskade utsläpp av växthusgaser, höjas på ett sätt som står i proportion till detta nettominskningsmål för hela ekonomin till 2030.

(8) EU:s system för handel med utsläppsrätter bör uppmuntra produktion i anläggningar som helt eller delvis minskar utsläppen av växthusgaser. Beskrivningen av vissa verksamhetskategorier i bilaga I till direktiv 2003/87/EG bör därför ändras för att säkerställa likabehandling av anläggningar i de berörda sektorerna. Dessutom bör gratis tilldelning för tillverkningen av en produkt vara oberoende av typen av produktionsprocess. Det är därför nödvändigt att ändra definitionen av de produkter, processer och utsläpp som omfattas av vissa referensvärden för att säkerställa lika villkor för ny och befintlig teknik. Det är också nödvändigt att frikoppla uppdateringen av riktmärkesvärdena för raffinaderier och vätgas för att återspegla den ökande betydelsen av vätgasproduktion utanför raffinaderisektorn.

---

5 Särskild Eurobarometer 513 om klimatförändringar, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_sv).

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

7 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

8 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

(9) Rådets direktiv 96/61/EEG[9] upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EG[10]. Hänvisningarna till direktiv 96/61/EG i artikel 2 i direktiv 2003/87/EG och dess bilaga IV bör uppdateras i enlighet med detta. Med tanke på det behovet av brådskande utsläppsminskningar för den totala ekonomin bör medlemsstaterna ha möjlighet att agera för att minska utsläppen av växthusgaser som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem genom andra strategier än de utsläppsgränser som antagits i enlighet med direktiv 2010/75/EU.

(10) I meddelandet ”Vägen till en frisk planet för alla[11]” uppmanar kommissionen till att styra EU mot nollutsläpp fram till 2050 genom att minska föroreningarna i luft, färskvatten, hav och mark till nivåer som inte längre förväntas vara skadliga för hälsan och de naturliga ekosystemen. Åtgärder enligt direktiv 2010/75/EU, som är det viktigaste instrumentet för att reglera förorenande utsläpp till luft, vatten och mark, kommer ofta även att möjliggöra minskade utsläpp av växthusgaser. I enlighet med artikel 8 i direktiv 2003/87/EG bör medlemsstaterna säkerställa samordning mellan tillståndskraven i direktiv 2003/87/EG och dem i direktiv 2010/75/EU.

(11) Med tanke på att ny innovativ teknik i många fall kommer att göra det möjligt att minska utsläppen av både växthusgaser och föroreningar är det viktigt att säkerställa synergier mellan strategier som leder till minskade utsläpp av både växthusgaser och föroreningar, det vill säga direktiv 2010/75/EU, och se över strategiernas effektivitet i detta avseende.

(12) Definitionen av elproducenter användes för att fastställa den maximala mängden gratis utsläppsrätter till industrin under perioden 2013–2020 men detta ledde till att kraftvärmeverk behandlades annorlunda än industrianläggningar. För att uppmuntra användningen av högeffektiv kraftvärme och för att säkerställa likabehandling av alla anläggningar som får gratis tilldelning för värmeproduktion och fjärrvärme bör alla hänvisningar till elproducenter i direktiv 2003/87/EG strykas. Dessutom anges i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331[12] att alla industriprocesser är berättigade till gratis tilldelning. Bestämmelserna om avskiljning och lagring av koldioxid i artikel 10 .3 i direktiv 2003/87/EG har därför blivit föråldrade och bör strykas.

(13) Växthusgaser som inte släpps ut direkt i atmosfären bör anses vara utsläpp enligt EU:s utsläppshandelssystem och utsläppsrätter bör överlämnas för dessa utsläpp såvida de inte lagras på en lagringsplats i enlighet Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG[13] eller om de är permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning. Kommissionen bör ges befogenhet att

---

9 Rådets direktiv 96/61/EG av den 24 september 1996 om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar (EGT L 257, 10.10.1996, s. 26).

10 Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar) (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17).

11 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén , Vägen till en frisk planet för alla, EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark (COM/2021/400 final).

12 Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 av den 19 december 2018 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 59, 27.2.2019, s. 8).

13 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG av den 23 april 2009 om geologisk lagring av koldioxid och ändring av rådets direktiv 85/337/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG och 2008/1/EG samt förordning (EG) nr 1013/2006 (EUT L 140, 5.6.2009, s. 114).

anta genomförandeakter som fastställer villkoren för när växthusgaser ska anses vara permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning, däribland för erhållande av ett intyg om koldioxidupptag, när det är lämpligt, mot bakgrund av regelverkets utveckling när det gäller certifiering av koldioxidupptag.

(14) Internationell sjötransportverksamhet, som innebär resor mellan hamnar under två olika medlemsstaters jurisdiktion eller mellan en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, har varit det enda transportmedel som inte ingått i unionens tidigare åtaganden att minska utsläppen av växthusgaser. Utsläppen från bränsle som säljs i unionen för resor som avgår i en medlemsstat och anländer till en annan medlemsstat eller ett tredjeland har ökat med omkring 36 % sedan 1990. Dessa utsläpp motsvarar nästan 90 % av alla utsläpp från unionens sjöfart, eftersom utsläppen från bränsle som säljs i unionen för resor från och till samma medlemsstat har minskat med 26 % sedan 1990. Om inga åtgärder vidtas beräknas utsläppen från internationella sjötransporter öka med omkring 14 % mellan 2015 och 2030 och med 34 % mellan 2015 och 2050. Om sjötransporternas effekter på klimatförändringarna ökar på det sätt som förutses skulle detta avsevärt undergräva de minskningar som andra sektorer gör för att bekämpa klimatförändringarna.

(15) 2013 antog kommissionen en strategi för att gradvis integrera utsläppen från sjöfarten i unionens politik för att minska växthusgasutsläppen. Som ett första steg i denna strategi inrättade unionen ett system för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjötransporter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757[14], vilket ska följas av att minskningsmål fastställs för sjöfartssektorn och av tillämpning av en marknadsbaserad åtgärd. I linje med det åtagande som medlagstiftarna uttryckte i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410[15] bör åtgärder från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) eller unionen inledas 2023, inbegripet förberedande arbete med antagande och genomförande av en åtgärd som säkerställer att sektorn på lämpligt sätt bidrar till de insatser som krävs för att uppnå de mål som överenskommits enligt Parisavtalet och att vederbörlig hänsyn tas till alla berörda parter.

(16) I enlighet med direktiv (EU) 2018/410 bör kommissionen rapportera minst en gång om året till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som uppnåtts inom IMO mot ett ambitiöst utsläppsminskningsmål och om kompletterande åtgärder för att säkerställa att sjötransportsektorn på ett lämpligt sätt bidrar till de ansträngningar som krävs för att uppnå de mål man enats om i Parisavtalet. Arbete med att begränsa de globala utsläppen från sjöfarten genom IMO pågår och bör uppmuntras. De framsteg som IMO har gjort på senare tid är välkomna men dessa åtgärder kommer inte att vara tillräckliga för att uppnå målen i Parisavtalet.

(17) I den europeiska gröna given tillkännagav kommissionen sin avsikt att vidta ytterligare åtgärder för att ta itu med växthusgasutsläppen från sjötransportsektorn genom en uppsättning åtgärder som gör det möjligt för unionen att nå sina utsläppsminskningsmål. Mot denna bakgrund bör direktiv 2003/87/EG ändras så att

---

[14] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

[15] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814 (EUT L 76, 19.3.2018, s. 3).

sjötransportsektorn omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter för att säkerställa att denna sektor bidrar till unionens höjda klimatmål och målen i Parisavtalet, vilket kräver att industriländerna går i spetsen och genomför utsläppsminskningsmål för hela ekonomin samtidigt som utvecklingsländerna uppmuntras att med tiden övergå till mål för utsläppsminskningar eller utsläppsbegränsningar som omfattar hela ekonomin[16]. Med tanke på att utsläpp från internationell luftfart utanför EU bör begränsas från och med januari 2021 genom globala marknadsbaserade åtgärder samtidigt som det inte finns några åtgärder som begränsar eller prissätter utsläpp från sjötransporter, är det lämpligt att EU:s utsläppshandelssystem omfattar en del av utsläppen från resor mellan en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och en hamn under ett tredjelands jurisdiktion, medan tredjelandet kan besluta om lämpliga åtgärder för den återstående delen av utsläppen. Utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportsektorn bör således omfatta hälften av utsläppen från fartyg som ankommer till en hamn under en medlemsstats jurisdiktion från en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, hälften av utsläppen från fartyg som reser från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion till en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, utsläppen från fartyg som reser till en hamn under en medlemsstats jurisdiktion från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion samt utsläppen från fartyg som ligger vid kaj i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion. Detta tillvägagångssätt har konstaterats vara ett praktiskt sätt att lösa frågan om gemensamt men olikartat ansvar och gemensam men olikartad förmåga, som länge varit en utmaning inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar. Att inbegripa en del av utsläppen från både inkommande och utgående resor mellan unionen och tredjeländer säkerställer effektiviteten i EU:s utsläppshandelssystem eftersom åtgärdens miljöpåverkan blir större jämfört med ett geografiskt tillämpningsområde som är begränsat till resor inom EU, samtidigt som både risken för hamnanlöp i syfte att kringgå kraven i denna förordning och risken för utflyttning av omlastningsverksamhet utanför unionen begränsas. För att sektorn på ett smidigt sätt ska kunna integreras i EU:s system för handel med utsläppsrätter bör rederiernas överlämnande av utsläppsrätter gradvis öka med de verifierade utsläpp som rapporteras för perioden 2023–2025. I den mån färre utsläppsrätter överlämnas än de verifierade utsläppen från sjötransporter under de åren, efter att skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter för varje år har fastställts, bör motsvarande antal utsläppsrätter annulleras för att skydda systemets miljöintegritet. Från och med 2026 bör rederierna överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar alla deras verifierade utsläpp som rapporterats under det föregående året.

(18) Bestämmelserna som gäller sjötransporter i direktiv 2003/87/EG bör kontinuerligt ses över mot bakgrund av den framtida internationella utvecklingen och de insatser som görs för att uppnå målen enligt Parisavtalet, inbegripet den andra globala översynen 2028 och de efterföljande globala översyner som kommer att göras vart femte år, i syfte att ge underlag för successiva nationellt fastställda bidrag. I synnerhet bör kommissionen när som helst före den andra globala översynen 2028 – och därför senast den 30 september 2028 – rapportera till Europaparlamentet och rådet om framstegen i IMO-förhandlingarna om en global marknadsbaserad åtgärd. I sin rapport bör kommissionen analysera Internationella sjöfartsorganisationens instrument och, om det är relevant, bedöma hur dessa instrument ska genomföras i unionsrätten genom

[16] Parisavtalet, artikel 4.4.

en översyn av direktiv 2003/87/EG. I sin rapport bör kommissionen vid behov lägga fram förslag.

(19) Kommissionen bör se över hur direktiv 2003/87/EG fungerar när det gäller sjötransporter mot bakgrund av erfarenheterna från tillämpningen av direktivet, även när det gäller eventuella metoder i syfte att kringgå kraven i denna förordning, och bör sedan föreslå åtgärder för att säkerställa direktivets effektivitet.

(20) Den person eller organisation som ansvarar för efterlevnaden av EU:s utsläppshandelssystem bör vara rederiet, definierat som fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening. Denna definition bygger på definitionen av *företag* i artikel 3d i förordning (EG) nr 2015/757 och är i linje med det globala datainsamlingssystem som inrättades 2016 av IMO. I enlighet med principen att förorenaren betalar kan rederiet genom ett avtal hålla den enhet som är direkt ansvarig för de beslut som påverkar fartygets koldioxidutsläpp ansvarig för kostnaderna att efterleva detta direktiv. Denna enhet är normalt den enhet som ansvarar för valet av bränsle, rutt och hastighet för fartyget.

(21) För att minska den administrativa bördan för rederierna bör en viss medlemsstat ha ansvaret för varje rederi. Kommissionen bör offentliggöra en första förteckning över rederier som bedriver sjöfartsverksamhet som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem i vilken den berörda administrerande myndigheten för varje rederi anges. Förteckningen bör uppdateras minst vartannat år för att omfördela rederier till en annan administrativ myndighet, om det är relevant. För rederier som är registrerade i en medlemsstat bör den administrerande myndigheten vara den medlemsstaten. För rederier som är registrerade i ett tredjeland bör den administrerande myndigheten vara den medlemsstat där rederiet hade det största uppskattade antalet hamnanlöp från resor som omfattas av direktiv 2003/87/EG under de två senaste övervakningsåren. För rederier som är registrerade i ett tredjeland och som inte har genomfört någon resa som omfattas av direktiv 2003/87/EG under de två senaste övervakningsåren bör den administrerande myndigheten vara den medlemsstat där rederiet påbörjade sin första resa som omfattas av det direktivet. Kommissionen bör vartannat år offentliggöra och uppdatera en förteckning över rederier som omfattas av direktiv 2003/87/EG, i vilken den berörda administrerande myndigheten för varje rederi anges. För att säkerställa likabehandling av rederierna bör medlemsstaterna följa harmoniserade bestämmelser för administrationen av rederier som de ansvarar för, i enlighet med detaljerade regler som kommer att fastställas av kommissionen.

(22) Medlemsstaterna bör säkerställa att rederierna som de administrerar uppfyller kraven i direktiv 2003/87/EG. Om ett rederi inte uppfyller de kraven och eventuella verkställighetsåtgärder som den administrerande myndigheten vidtagit inte har lett till att kraven uppfylls, bör medlemsstaterna agera solidariskt. Som en sista utväg bör medlemsstaterna kunna neka tillträde till de fartyg som det berörda rederiet ansvarar för, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, som bör kunna kvarhålla fartyget.

(23) Rederierna bör övervaka och rapportera sina aggregerade utsläppsuppgifter från sjötransporter på företagsnivå i enlighet med bestämmelserna i förordning (EU) 2015/757. Rapporterna om aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå bör

kontrolleras i enlighet med bestämmelserna i den förordningen. Vid kontrollen på företagsnivå bör kontrollören inte kontrollera utsläppsrapporten på fartygsnivå eller den rapport som avses i artikel 11.2 i den förordningen, eftersom dessa rapporter på fartygsnivå redan har kontrollerats.

(24) På grundval av sina erfarenheter från liknande uppgifter inom miljöskydd bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) eller en annan relevant organisation, när det är lämpligt och i enlighet med sina mandat, bistå kommissionen och de administrerande myndigheterna vid genomförandet av direktiv 2003/87/EG. Tack vare sin erfarenhet från genomförandet av förordning 2015/757 och dess it-verktyg skulle Emsa kunna bistå de administrerande myndigheterna, särskilt när det gäller övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjöfartsverksamhet som omfattas av detta direktiv, genom att underlätta informationsutbytet eller genom utveckling av riktlinjer och kriterier.

(25) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392[17] ändrades artikel 12.3 i direktiv 2003/87/EG för att göra det möjligt för alla verksamhetsutövare att använda alla utsläppsrätter som utfärdas. Kravet på att tillstånd för utsläpp av växthusgaser ska innehålla en skyldighet att överlämna utsläppsrätter enligt artikel 6.2e i det direktivet bör anpassas i enlighet med detta.

(26) För att uppnå unionens utsläppsminskningsmål till 2030 kommer det att krävas en minskning av utsläppen från de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem med 61 % jämfört med 2005. Unionens totala mängd utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem måste minskas för att skapa en nödvändig långsiktig prissignal för koldioxidutsläpp och driva på utfasningen av fossila bränslen. För detta syfte bör den linjära minskningsfaktorn höjas och även beakta utsläppen från sjötransporter. Dessa senare bör härledas från de utsläpp från sjötransporter som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2015/757 för 2018 och 2019 i unionen, från och med år 2021 justerade med den linjära minskningsfaktorn.

(27) Med tanke på att detta direktiv ändrar direktiv 2003/87/EG avseende en genomförandeperiod som inleddes redan den 1 januari 2021 bör, av skäl som rör förutsägbarhet, miljöeffektivitet och enkelhet, den brantare linjära minskningsstrategin för EU:s utsläppshandelssystem vara en rät linje från 2021 till 2030, för att uppnå en utsläppsminskning inom EU:s utsläppshandelssystem på 61 % fram till 2030 som ett lämpligt mellansteg mot klimatneutralitet för hela ekonomin i unionen 2050. Eftersom den höjda linjära minskningsfaktorn endast kan tillämpas från och med året efter att detta direktiv trätt i kraft, bör en engångsminskning av mängden utsläppsrätter sänka det totala antalet utsläppsrätter så att det är i linje med den årliga minskningsnivån som gäller från och med 2021.

(28) För att uppnå den höjda klimatambitionen kommer det att krävas att betydande offentliga medel i EU:s och nationella budgetar reserveras för klimatomställningen. För att komplettera och stärka de betydande klimatrelaterade utgifterna i EU:s budget bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget användas för klimatrelaterade ändamål. Detta inbegriper användning av ekonomiskt stöd för att ta itu med de sociala aspekterna för låg- och medelinkomsthushåll genom att minska

[17] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 av den 13 december 2017 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 (EUT L 350, 29.12.2017, s. 7).

snedvridande skatter. För att hantera fördelningseffekter och sociala effekter av omställningen i låginkomstmedlemsstater bör dessutom ytterligare 2,5 % av unionens totala mängd utsläppsrätter från och med [året då detta direktiv träder i kraft] fram till 2030 användas för att finansiera energiomställningen i medlemsstater med en bruttonationalprodukt (BNP) per capita under 65 % av unionsgenomsnittet 2016–2018 genom den moderniseringsfond som avses i artikel 10d i direktiv 2003/87/EG.

(29) Ytterligare incitament för att minska utsläppen av växthusgaser genom användning av kostnadseffektiv teknik bör tillhandahållas. Bland annat bör gratis tilldelning av utsläppsrätter till stationära anläggningar från och med 2026 vara avhängig investeringar i teknik för att öka energieffektiviteten och minska utsläppen. Att säkerställa att detta riktas mot större energiförbrukare leder till en avsevärd minskning av bördan för verksamheter med lägre energiförbrukning, vilka kan ägas av små eller medelstora företag eller mikroföretag. [Hänvisning ska bekräftas i det reviderade energieffektivitetsdirektivet] De relevanta delegerade akterna bör ändras i enlighet med detta.

(30) Mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...][18], är ett alternativ till gratis tilldelning för att hantera risken för koldioxidläckage. I den mån sektorer och delsektorer omfattas av den åtgärden bör de inte erhålla någon gratis tilldelning. Det behövs dock en gradvis utfasning av gratis tilldelning för att göra det möjligt för producenter, importörer och handlare att anpassa sig till det nya systemet. Minskningen av gratis tilldelning bör genomföras genom tillämpning av en faktor på gratis tilldelning för CBAM-sektorer medan CBAM fasas in. Denna procentandel (CBAM-faktorn) bör vara lika med 100 % under övergångsperioden mellan ikraftträdandet av [CBAM-förordningen] och 2025, 90 % 2026 och bör minskas med 10 procentenheter varje år för att nå 0 % och därmed eliminera gratis tilldelning det tionde året. De relevanta delegerade akterna om gratis tilldelning bör anpassas i enlighet med detta för de sektorer och delsektorer som omfattas av CBAM. Den gratis tilldelning som inte längre erhålls av CBAM-sektorerna på grundval av denna beräkning (CBAM-efterfrågan) måste auktioneras ut och intäkterna kommer att tillfalla innovationsfonden för att stödja innovation i koldioxidsnål teknik, avskiljning och användning av koldioxid (CCU), avskiljning och geologisk lagring av koldioxid (CCS), förnybar energi och energilagring, på ett sätt som bidrar till att begränsa klimatförändringarna. Särskild uppmärksamhet bör ägnas projekt inom CBAM-sektorer. För att respektera den andel gratis tilldelning som är tillgänglig för andra sektorer än CBAM-sektorer bör den slutliga mängd som ska dras av från gratis tilldelning och som ska auktioneras ut beräknas på grundval av den andel som CBAM-efterfrågan utgör i förhållande till behovet av gratis tilldelning i alla sektorer som får gratis tilldelning.

(31) För att bättre återspegla den tekniska utvecklingen och anpassa motsvarande riktmärkesvärden till den relevanta tilldelningsperioden och samtidigt säkerställa incitamenten för utsläppsminskningar bör den maximala justeringen av riktmärkesvärdena höjas från 1,6 % till 2,5 % per år. För perioden 2026–2030 bör riktmärkesvärdena justeras inom intervallet 4 % till 50 % jämfört med det tillämpliga värdet under perioden 2013-2020.

---

[18] [*infoga fullständig hänvisning till EUT*]

(32) En övergripande strategi för innovation är avgörande för att målen i den europeiska gröna given ska kunna uppnås. På EU-nivå stöds nödvändiga forsknings- och innovationsinsatser bland annat genom Horisont Europa, vilket inbegriper betydande finansiering och nya instrument för de sektorer som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. Medlemsstaterna bör säkerställa att de nationella införlivandebestämmelserna inte hindrar innovationer och att de är teknikneutrala.

(33) Tillämpningsområdet för den innovationsfond som avses i artikel 10a.8 i direktiv 2003/87/EG bör utvidgas för att stödja innovation i koldioxidsnål teknik och koldioxidsnåla processer som gäller bränsleförbrukning inom byggnads- och vägtransportsektorerna. Dessutom bör innovationsfonden stödja investeringar för att fasa ut fossila bränslen i sjötransportsektorn, däribland investeringar i hållbara alternativa bränslen såsom vätgas och ammoniak framställda ur förnybara energikällor, samt utsläppsfri framdrivningsteknik såsom vindteknik. Med tanke på att intäkterna från de påföljder som tas upp i förordning xxxx/xxxx [FuelEU Maritime][19] tilldelas innovationsfonden som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i budgetförordningen, bör kommissionen se till att vederbörlig hänsyn tas till stöd för innovativa projekt som syftar till att påskynda utvecklingen och användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn, i enlighet med artikel 21.1 i förordning xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. För att säkerställa att tillräcklig finansiering för innovation inom det utvidgade tillämpningsområdet bör innovationsfonden kompletteras med 50 miljoner utsläppsrätter, som härrör delvis från de utsläppsrätter som annars skulle auktioneras ut och delvis från de utsläppsrätter som annars skulle kunna tilldelas gratis, i enlighet med varje källas nuvarande finansieringsandel till innovationsfonden.

(34) Enligt artikel 10 i kommissionens förordning (EU) nr 2019/1122[20] ska luftfartygsoperatörer som inte längre utför flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem ha status som undantagna, och det får inte längre inledas operationer från dessa konton. För att bevara systemets miljöintegritet bör utsläppsrätter som inte utfärdas till luftfartygsoperatörer på grund av att deras verksamhet upphört användas för att täcka eventuella underskott i dessa operatörers överlämnanden, och eventuella restutsläppsrätter bör användas för att påskynda åtgärderna mot klimatförändringarna genom att placeras i innovationsfonden.

(35) Differenskontrakt (CCD) är en viktig faktor för att generera utsläppsminskningar i industrin och ger en möjlighet att garantera investerare i innovativ klimatvänlig teknik ett pris som belönar utsläppsminskningar av koldioxid över de som föranleds av de nuvarande prisnivåerna i EU:s utsläppshandelssystem. De åtgärder som innovationsfonden kan ge stöd till bör utvidgas för att göra det möjligt att stödja projekt genom prismässigt konkurrensutsatta anbudsförfaranden, som t.ex. differenskontrakt. Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter om de exakta reglerna för denna typ av stöd.

(36) När en verksamheten vid en anläggning tillfälligt avbryts justeras tilldelningen av gratis utsläppsrätter till de verksamhetsnivåer som obligatoriskt måste rapporteras varje år. Dessutom kan de behöriga myndigheterna tillfälligt upphöra med att utfärda

---

19 [infoga hänvisning till FuelEU Maritime-förordningen].

20 Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1122 av den 12 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller unionsregistrets funktion (EUT L 177, 2.7.2019, s. 3)

utsläppsrätter till anläggningar som har avbrutit verksamheten, så länge det inte finns belägg för att de kommer att återuppta driften. Verksamhetsutövarna bör därför inte längre vara skyldiga att visa för den behöriga myndigheten att deras anläggning kommer att återuppta produktionen inom en fastställd och rimlig tid om verksamheten avbryts tillfälligt.

(37) Korrigeringar av gratis tilldelning som beviljats stationära anläggningar i enlighet med artikel 11.2 i direktiv 2003/87/EG kan göra att det krävs beviljande av ytterligare gratis utsläppsrätter eller att överskott av utsläppsrätter återförs. Utsläppsrätter som avsetts för nya deltagare enligt artikel 10a.7 i direktiv 2003/87/EG bör användas för dessa ändamål.

(38) Moderniseringsfondens tillämpningsområde bör anpassas till unionens senaste klimatmål, genom att kräva att investeringarna är förenliga med målen i den europeiska gröna given och förordning (EU) 2021/1119, och genom att avskaffa stödet till alla investeringar som rör fossila bränslen. Dessutom bör den procentandel av moderniseringsfonden som måste avsättas för prioriterade investeringar höjas till 80 %, energieffektiviteten bör prioriteras på efterfrågesidan, och stödet till hushåll för att ta itu med energifattigdom, även på landsbygden och i avlägsna områden, bör ingå i tillämpningsområdet för prioriterade investeringar.

(39) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066[21] fastställs bestämmelser för övervakning av utsläpp från biomassa som är förenliga med de bestämmelser för användning av biomassa som fastställs i unionslagstiftningen om förnybar energi. Eftersom lagstiftningen blir mer detaljerad avseende hållbarhetskriterierna för biomassa med de senaste bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001[22], bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artikel 14.1 i direktiv (EU) 2003/87/EG uttryckligen utvidgas till att omfatta antagande av nödvändiga anpassningar av EU:s utsläppshandelssystem avseende hållbarhetskriterierna för biomassa, inbegripet biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta genomförandeakter för att specificera hur lagring av utsläpp från blandningar av utsläppsfri biomassa och biomassa som inte kommer från utsläppsfria källor ska redovisas.

(40) Förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen kan vara viktiga för att minska växthusgasutsläppen i sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen. När återvunna kolbaserade bränslen och förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung framställs ur avskiljd koldioxid i en verksamhet som omfattas av detta direktiv bör utsläppen redovisas inom ramen för den verksamheten. För att säkerställa att förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen bidrar till minskade växthusgasutsläpp och för att undvika dubbelräkning av bränslen som gör det, är det lämpligt att uttryckligen utvidga befogenheten i artikel 14.1 till att omfatta kommissionens antagande av genomförandeakter som fastställer nödvändiga justeringar för att ta hänsyn till eventuella utsläpp av koldioxid och undvikande av

---

[21] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1).

[22] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

dubbelräkning i syfte att se till att lämpliga incitament inrättas, och även beakta behandlingen av dessa bränslen enligt direktiv (EU) 2018/2001.

(41) Eftersom koldioxid också förväntas transporteras på andra sätt än i rörledningar, t.ex. med fartyg och lastbil, bör den nuvarande räckvidden i bilaga I till direktiv 2003/87/EG för transport av växthusgaser för lagring utvidgas till att omfatta alla transportmedel, av skäl som rör likabehandling och oavsett om transportmedlen omfattas av EU:s utsläppshandelssystem eller inte. Om utsläppen från transporten även omfattas av annan verksamhet enligt direktiv 2003/87/EG bör utsläppen redovisas inom ramen för den andra verksamheten för att undvika dubbelräkning.

(42) Att anläggningar som uteslutande använder biomassa har uteslutits från EU:s utsläppshandelssystem har lett till situationer där anläggningar som förbränner en stor andel biomassa har fått oväntade vinster genom gratis tilldelning som vida överstiger de faktiska utsläppen. Därför bör det införas ett tröskelvärde för utsläppsfri förbränning av biomassa över vilket anläggningar undantas från EU:s utsläppshandelssystem. Ett tröskelvärde på 95 % är förenligt med den osäkerhetsparameter som anges i artikel 2.16 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331[23].

(43) I kommissionens meddelande om höjning av Europas klimatambition för 2030[24] betonades den särskilda utmaningen att minska utsläppen från vägtransport- och byggnadssektorerna. Kommissionen meddelade därför att ytterligare utvidgning av handeln med utsläppsrätter skulle kunna omfatta utsläpp från vägtransporter och byggnader. Handeln med utsläppsrätter för dessa två nya sektorer skulle införas genom separat men angränsande handel med utsläppsrätter. På så sätt kan eventuella störningar av den välfungerande handeln med utsläppsrätter inom sektorerna för fasta installationer och luftfart undvikas. Det nya systemet åtföljs av kompletterande strategier och åtgärder som skyddar mot otillbörliga priseffekter, formar marknadsaktörernas förväntningar och eftersträvar en prissignal för koldioxidutsläpp för hela ekonomin. Tidigare erfarenheter har visat att utvecklingen av den nya marknaden kommer att kräva att ett effektivt system för övervakning, rapportering och verifiering inrättas. För att säkerställa synergier och samstämmighet med den befintliga unionsinfrastrukturen för EU:s utsläppshandelssystem, som omfattar utsläpp från stationära anläggningar och luftfart, är det lämpligt att införa handel med utsläppsrätter för vägtransport- och byggnadssektorerna genom en ändring av direktiv 2003/87/EG.

(44) För att fastställa den nödvändiga genomföranderamen och tillhandahålla en rimlig tidsram för att nå målet för 2030 bör handeln med utsläppsrätter inom de två nya sektorerna inledas 2025. Under det första året bör de reglerade enheterna vara skyldiga att inneha ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser och rapportera sina utsläpp för åren 2024 och 2025. Utfärdandet av utsläppsrätter och efterlevnadsskyldigheterna för dessa enheter bör gälla från och med 2026. Den ordningsföljden kommer att göra det möjligt att inleda handeln med utsläppsrätter inom sektorerna på ett ordnat och effektivt sätt. Den kommer också att göra det möjligt att införa EU-finansiering och medlemsstaternas åtgärder för att säkerställa ett socialt rättvist inrättande av EU:s

[23] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 av den 19 december 2018 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 59, 27.2.2019, s. 8).

[24] COM(2020) 562 final.

utsläppshandel i de två sektorerna, för att mildra koldioxidprisets inverkan på utsatta hushåll och transportanvändare.

(45) På grund av det mycket stora antalet små utsläppskällor i byggnads- och vägtransportsektorerna är det inte möjligt att fastställa regleringspunkten för enheter som släpper ut växthusgaser direkt, vilket är fallet för stationära anläggningar och luftfart. Av skäl som rör teknisk genomförbarhet och administrativ effektivitet är det därför lämpligare att fastställa regleringspunkten tidigare i leveranskedjan. Det som utlöser efterlevnadsskyldigheten enligt det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör vara frisläppande för konsumtion av bränslen som används för förbränning i byggnads- och vägtransportsektorerna, inbegripet förbränning vid vägtransporter av växthusgaser till geologisk lagring. För att undvika dubbeltäckning bör frisläppande för konsumtion av bränslen som används för andra verksamheter enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG inte omfattas.

(46) De reglerade enheterna i de två nya sektorerna och regleringspunkten bör definieras i enlighet med punktskattesystemet som fastställs i rådets direktiv (EU) 2020/262[25], med nödvändiga anpassningar, eftersom det direktivet redan innehåller ett robust kontrollsystem för alla bränslemängder som frisläpps för konsumtion, för betalning av punktskatter. Slutanvändare av bränslen inom dessa sektorer bör inte omfattas av skyldigheterna i direktiv 2003/87/EG.

(47) De reglerade enheter som omfattas av handeln med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna bör omfattas av liknande tillståndskrav för utsläpp av växthusgaser som operatörer av stationära anläggningar. Det är nödvändigt att fastställa bestämmelser för tillståndsansökningar, villkor för utfärdande av tillstånd, innehåll och översyn samt eventuella ändringar som rör den reglerade enheten. För att det nya systemet ska kunna inledas på ett ordnat sätt bör medlemsstaterna se till att de reglerade enheter som omfattas av den nya handeln med utsläppsrätter har ett giltigt tillstånd från och med systemets start 2025.

(48) Det totala antalet utsläppsrätter för den nya handeln med utsläppsrätter bör följa en linjär utvecklingsbana mot utsläppsminskningsmålet för 2030, med beaktande av det kostnadseffektiva bidraget från byggnader och vägtransporter på 43 % minskning av utsläppen fram till 2030 jämfört med 2005. Det totala antalet utsläppsrätter bör fastställas första gången 2026, och följa en utvecklingsbana som inleds 2024 från värdet för utsläppsgränsen för 2024 (1 109 304 000 ton koldioxid), beräknat i enlighet med artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842[26] på grundval av referensutsläppen för dessa sektorer under perioden 2016–2018. Den linjära minskningsfaktorn bör därför fastställas till 5,15 %. Från och med 2028 bör det totala antalet utsläppsrätter fastställas på grundval av de genomsnittliga rapporterade utsläppen för åren 2024, 2025 och 2026, och minska med samma absoluta årliga minskning som fastställts från och med 2024, vilket motsvarar en linjär minskningsfaktor på 5,43 % jämfört med motsvarande värde för 2025 för ovan angivna utvecklingsbana. Om dessa utsläpp är avsevärt högre än värdet för utvecklingsbanan och om den avvikelsen inte beror på små skillnader i metoderna för

[25] Rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler för punktskatt (EUT L 58, 27.2.2020, s. 4.).

[26] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 19.6.2018, s. 26).

utsläppsmätning, bör den linjära minskningsfaktorn justeras för att uppnå den nödvändiga utsläppsminskningen till 2030.

(49) Auktionering av utsläppsrätter är den enklaste och ekonomiskt mest effektiva metoden för tilldelning av utsläppsrätter som även gör det möjligt att undvika oväntade vinster. Både byggnadssektorn och vägtransportsektorn står under relativt litet eller obefintligt konkurrenstryck från länder utanför unionen och de är inte utsatta för någon risk för koldioxidläckage. Utsläppsrätter för byggnader och vägtransporter bör därför endast tilldelas genom auktionering, utan någon gratis tilldelning.

(50) För att säkerställa en smidig start på handeln med utsläppsrätter i byggnads- och vägtransportsektorerna och med beaktande av de reglerade enheternas behov av att risksäkra eller förhandsköpa utsläppsrätter för att minska sina pris- och likviditetsrisker, bör ett större antal utsläppsrätter auktioneras ut i ett tidigt skede. Under 2026 bör auktionsvolymerna därför vara 30 % högre än den totala mängden utsläppsrätter för 2026. Denna mängd är tillräcklig för att ge likviditet, både om utsläppen minskar i enlighet med minskningsbehoven och i händelse av att utsläppsminskningarna endast förverkligas gradvis. Detaljerade bestämmelser för denna tidigareläggning av auktionsvolymen kommer att fastställas i en delegerad akt om auktionering som antas i enlighet med artikel 10.4 i direktiv 2003/87/EG.

(51) Fördelningsreglerna för auktionsandelar är högst relevanta för medlemsstaternas auktionsintäkter, särskilt med tanke på behovet av att stärka medlemsstaternas förmåga att hantera de sociala effekterna av en prissignal för koldioxid i byggnads- och vägtransportsektorerna. Trots att de två sektorerna är mycket olika till sin karaktär är det lämpligt att fastställa en gemensam fördelningsregel liknande den som gäller för stationära anläggningar. Huvuddelen av utsläppsrätterna bör fördelas mellan alla medlemsstater baserat på den genomsnittliga fördelningen av utsläppen inom de berörda sektorerna under perioden 2016–2018.

(52) Införandet av ett koldioxidpris för vägtransporter och byggnader bör åtföljas av ändamålsenlig social kompensation, särskilt med tanke på den energifattigdom som redan råder. Omkring 34 miljoner européer rapporterade att de inte kunde hålla sina hem tillräckligt varma 2018 och 6,9 % av unionens befolkning uppgav att de inte har råd att värma sina hem tillräckligt i en EU-omfattande undersökning från 2019[27]. För att uppnå en effektiv social och fördelningsmässig kompensation bör medlemsstaterna åläggas att använda auktionsintäkterna till de klimat- och energirelaterade ändamål som redan angetts för den befintliga utsläppshandeln, men även för åtgärder som särskilt lagts till för att ta itu med problem i de nya vägtransport- och byggnadssektorerna, däribland relaterade politiska åtgärder enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU[28]. Auktionsintäkterna bör användas för att hantera de sociala aspekterna av utsläppshandeln för de nya sektorerna med särskild tonvikt på utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare. I denna anda kommer en ny social klimatfond att tillhandahålla särskild finansiering till medlemsstaterna för att stödja de EU-medborgare som drabbas hårdast eller löper störst risk att drabbas av energi- eller mobilitetsfattigdom. Fonden kommer att främja rättvisa och solidaritet mellan och inom medlemsstaterna och samtidigt minska risken för energi- och

[27] Uppgifter från 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdes01].

[28] Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG (EUT L 315, 14.11.2012, s. 1).

mobilitetsfattigdom under omställningen. Den kommer att bygga vidare på och komplettera befintliga solidaritetsmekanismer. Medlen från den nya fonden kommer i princip att motsvara 25 % av de förväntade intäkterna från den nya handeln med utsläppsrätter under perioden 2026–2032 och kommer att genomföras på grundval av de sociala klimatplaner som medlemsstaterna bör lägga fram enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 20.../nn[29]. Dessutom bör varje medlemsstat använda sina auktionsintäkter till att bland annat finansiera en del av kostnaderna för sina sociala klimatplaner.

(53) Rapportering om användningen av auktionsintäkter bör anpassas till den nuvarande rapporteringen, fastställd genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999[30].

(54) Innovation och utveckling av ny koldioxidsnål teknik i byggnads- och vägtransportsektorerna är avgörande för att säkerställa att dessa sektorer på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till de förväntade utsläppsminskningarna. Därför bör 150 miljoner utsläppsrätter från utsläppshandeln inom byggnads- och vägtransportsektorerna också göras tillgängliga för innovationsfonden för att stimulera kostnadseffektiva utsläppsminskningar.

(55) Reglerade enheter som omfattas av utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter bör överlämna utsläppsrätter för sina verifierade utsläpp som motsvarar de bränslemängder de har frisläppt för konsumtion. De bör överlämna utsläppsrätter för första gången för sina verifierade utsläpp 2026. I syfte att minimera den administrativa bördan bör ett antal bestämmelser som tillämpas inom det befintliga utsläppshandelssystemet för stationära anläggningar och luftfart även tillämpas på utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter, med nödvändiga anpassningar. Detta omfattar i synnerhet bestämmelser om överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter, samt om giltigheten för utsläppsrätter, påföljder, behöriga myndigheter och medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter.

(56) För att handeln med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna ska bli effektiv bör det vara möjligt att övervaka utsläppen med hög säkerhet och till en rimlig kostnad. Utsläppen bör tillskrivas reglerade enheter på grundval av de bränslemängder som frisläpps för konsumtion och kombineras med en utsläppsfaktor. De reglerade enheterna bör på ett tillförlitligt och korrekt sätt kunna identifiera och differentiera de sektorer där bränslena frisläpps för konsumtion, samt slutanvändarna av bränslena, för att undvika oönskade effekter, såsom dubbel börda. För att ha tillräckliga uppgifter för att fastställa det totala antalet utsläppsrätter för perioden 2028–2030 bör de reglerade enheter som innehar ett tillstånd då systemet börjar användas 2025 rapportera sina historiska utsläpp för 2024.

(57) Det är lämpligt att införa åtgärder för att hantera den potentiella risken för överdrivet stora prisökningar som, om de är särskilt höga i början av utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter, kan undergräva hushållens och enskildas villighet att investera i att minska sina växthusgasutsläpp. Dessa åtgärder bör komplettera

---

29 [infoga hänvisning till förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden].

30 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

skyddsåtgärderna i den reserv för marknadsstabilitet som inrättades genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814[31] och som började användas 2019. Samtidigt som marknaden fortsätter att avgöra koldioxidpriset kommer skyddsåtgärderna att utlösas med regelbaserad automatik, varigenom utsläppsrätter frigörs från reserven för marknadsstabilitet endast om konkreta utlösande villkor baserade på ökningen av det genomsnittliga priset på utsläppsrätter är uppfyllda. Denna ytterligare mekanism bör även vara mycket reaktiv för att hantera överdriven volatilitet som orsakas av andra faktorer än förändringar i marknadsfundamenta. Åtgärderna bör anpassas till olika nivåer av överdriven prisökning, vilket kommer att leda till olika grader av intervention. De utlösande villkoren bör noga övervakas av kommissionen, och kommissionen bör snarast möjligt anta åtgärderna när villkoren är uppfyllda. Detta påverkar inte eventuella kompletterande åtgärder som medlemsstaterna kan anta för att hantera negativa sociala konsekvenser.

(58) Tillämpningen av utsläppshandeln för byggnads- och vägtransportsektorerna bör övervakas av kommissionen, inbegripet graden av priskonvergens med det befintliga systemet för handel med utsläppsrätter, och vid behov bör en översyn föreslås för Europaparlamentet och rådet i syfte att förbättra effektiviteten, administrationen och den praktiska tillämpningen av utsläppshandeln för dessa sektorer på grundval av förvärvad kunskap samt ökad priskonvergens. Kommissionen bör vara skyldig att lämna in den första rapporten om dessa frågor senast den 1 januari 2028.

(59) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 3gd.3, 12.3b och 14.1 i direktiv 2003/87/EU, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. För att säkerställa synergier med det befintliga regelverket bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artiklarna 14 och 15 i det direktivet utvidgas till att omfatta vägtransportsektorn och byggnadssektorn. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011[32].

(60) I syfte att anta akter med allmän räckvidd som inte är lagstiftningsakter och som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på artiklarna 10.4 och 10a.8 i det direktivet. Vidare bör, för att säkerställa synergier med det befintliga regelverket, delegeringen i artiklarna 10.4 och 10a.8 i direktiv 2003/87/EG utvidgas till att omfatta vägtransportsektorn och byggnadssektorn. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter. I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande

---

31 Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och om ändring av direktiv 2003/87/EG (EUT L 264, 9.10.2015, s. 1).

32 Förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.02.2011, s. 13).

dokument av den 28 september 2011[33], har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.

(61) Ett välfungerande, reviderat utsläppshandelssystem som omfattar ett instrument för stabilisering av marknaden är centralt för att unionen ska kunna nå det överenskomna målet för 2030 och uppfylla de åtaganden som gjorts inom ramen för Parisavtalet. Reserven för marknadsstabilitet syftar till att åtgärda obalansen mellan tillgång och efterfrågan på utsläppsrätter på marknaden. Enligt artikel 3 i beslut (EU) 2015/1814 ska reserven ses över tre år efter det att den börjar användas, med särskild uppmärksamhet på procenttalet för fastställande av antalet utsläppsrätter som ska placeras i reserven för marknadsstabilitet, tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som bestämmer intaget av utsläppsrätter samt antalet utsläppsrätter som ska tas ut ur reserven.

(62) Med tanke på behovet av att ge en starkare signal för att minska utsläppen på ett kostnadseffektivt sätt och i syfte att stärka EU:s utsläppshandelssystem bör beslut (EU) 2015/1814 ändras genom en ökning av den procentsats som används för att fastställa det antal utsläppsrätter som varje år ska placeras i reserven för marknadsstabilitet. Vidare bör intaget, för lägre nivåer av totalt antal utsläppsrätter i omlopp, vara lika med skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp och det tröskelvärde som bestämmer intaget av utsläppsrätter. Detta förhindrar den betydande osäkerhet i auktionsvolymerna som uppstår när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger nära tröskelvärdet och säkerställer samtidigt att överskottet når det volymintervall inom vilket koldioxidmarknaden anses fungera på ett balanserat sätt.

(63) För att säkerställa att nivån på antalet utsläppsrätter som finns kvar i reserven för marknadsstabilitet efter ogiltigförklaringen är förutsägbar bör ogiltigförklaringen av utsläppsrätter inte längre vara beroende av föregående års auktionsvolymer. Antalet utsläppsrätter i reserven bör därför fastställas till 400 miljoner utsläppsrätter, vilket motsvarar det lägre tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp.

(64) Analysen av den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget till detta direktiv har också visat att nettoefterfrågan från luftfarten bör inkluderas i det totala antalet utsläppsrätter i omlopp. Eftersom utsläppsrätter för luftfart kan användas på samma sätt som allmänna utsläppsrätter skulle inkludering av luftfarten i reserven dessutom leda till ett mer exakt och därmed bättre verktyg för att säkerställa stabiliteten på marknaden. Beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp bör inkludera utsläpp från luftfarten och utsläppsrätter som utfärdats för luftfart från och med året efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(65) Som förtydligande av beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp bör det anges i beslut (EU) 2015/1814 att endast utsläppsrätter som utfärdats och inte placerats i reserven för marknadsstabilitet ingår i utbudet av utsläppsrätter. Dessutom bör formeln inte längre dra av antalet utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet från utbudet av utsläppsrätter. Denna ändring medför ingen faktisk inverkan på resultatet av beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, inte heller på tidigare beräkningar av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp eller på reserven.

[33] EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

(66) I syfte att minska risken för obalans mellan tillgång och efterfrågan i samband med att utsläppshandeln inleds för byggnads- och vägtransportsektorerna, och för att göra handeln mer motståndskraftig mot marknadschocker, bör den regelbaserade mekanismen i reserven för marknadsstabilitet tillämpas på dessa nya sektorer. För att reserven ska kunna användas redan från början då systemet börjar användas, bör den upprättas med en inledande tilldelning på 600 miljoner utsläppsrätter för handel med utsläppsrätter inom vägtransport- och byggnadssektorerna. De inledande lägre och övre tröskelvärdena, som utlöser uttaget eller intaget av utsläppsrätter, bör omfattas av en allmän översynsklausul. Andra inslag, såsom offentliggörandet av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp eller mängden utsläppsrätter som tas ut ur eller placeras i reserven, bör följa reglerna för reserven för andra sektorer.

(67) Det är nödvändigt att ändra förordning (EU) 2015/757 för att beakta införandet av sjötransportsektorn i EU:s utsläppshandelssystem. Förordning (EU) 2015/757 bör ändras så att företagen åläggs att rapportera aggregerade uppgifter på företagsnivå och lämna in sina kontrollerade övervakningsplaner och aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå till den ansvariga administrerande myndigheten för godkännande. Dessutom bör kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att ändra metoderna för övervakning av koldioxidutsläpp och reglerna för övervakning samt all annan relevant information som fastställs i förordning (EU) 2015/757, i syfte att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fungerar effektivt på administrativ nivå och för att komplettera förordning (EU) 2015/757 med reglerna för godkännande av övervakningsplaner och ändringar av dessa av de administrerande myndigheterna, reglerna för övervakning, rapportering och inlämnande av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå, reglerna för verifiering av de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå och för utfärdande av en kontrollrapport för de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå. De uppgifter som övervakas, rapporteras och verifieras enligt förordning (EU) 2015/757 kan även användas för efterlevnad av annan unionslagstiftning som kräver övervakning, rapportering och verifiering av samma fartygsinformation.

(68) Direktiv 2003/87/EG, beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

Direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

(1) I artikel 2 ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

”1. Detta direktiv ska tillämpas på de verksamheter som förtecknas i bilagorna I och III och på de växthusgaser som förtecknas i bilaga II. Om en anläggning, som omfattas av tillämpningsområdet för EU:s system för handel med utsläppsrätter på grund av att dess verksamhet i förbränningsenheter har en sammanlagd tillförd effekt som överstiger 20MW, ändrar sina produktionsprocesser för att minska sina växthusgasutsläpp och inte längre uppnår tröskelvärdet, ska anläggningen fortsätta omfattas av utsläppshandelssystemets tillämpningsområde fram till slutet av den relevanta femårsperiod som avses i artikel 11.1 andra stycket efter ändringen av produktionsprocessen.

2. Detta direktiv skall tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU (*).

_____

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar), EUT L 334, 17.12.2010, s. 17.”

(2) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) *utsläpp*: utsläpp av växthusgaser från källor belägna inom en anläggning, eller utsläpp från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet enligt bilaga I eller från ett fartyg vid bedrivande av sjötransportverksamhet enligt bilaga I av sådana gaser som är angivna med avseende på denna verksamhet, eller utsläpp av växthusgaser som motsvarar den verksamhet som avses i bilaga III,”

(b) Led d ska ersättas med följande:

”d) *tillstånd för utsläpp av växthusgaser*: ett tillstånd som utfärdas i enlighet med artiklarna 5, 6 och 30b.”

(c) Punkt u ska utgå.

(d) Följande ska läggas till som punkterna v–z:

”v) *rederi*: fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, fastställda i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006(*),

_____

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (EUT L 64, 4.3.2006, s. 1).

w) *administrerande myndighet för ett rederi*: den myndighet som ansvarar för administration av EU:s utsläppshandelssystem för ett rederi i enlighet med artikel 3gd,

x) *reglerad enhet*: ska i kapitel IVa avse varje fysisk eller juridisk person, med undantag för slutanvändare av bränslena, som bedriver sådan verksamhet som avses i bilaga III och som omfattas av någon av följande kategorier:

i) om bränslet passerar genom ett skatteupplag enligt definitionen i artikel 3.11 i rådets direktiv (EU) 2020/262(*), den godkända upplagshavare enligt definitionen i artikel 3.1 i det direktivet som är skyldig att betala den punktskatt som förfallit till betalning enligt artikel 7 i det direktivet,

ii) om led i) inte är tillämpligt, någon annan person som är skyldig att betala den punktskatt som har förfallit till betalning enligt artikel 7

i direktiv (EU) 2020/262 avseende de bränslen som omfattas av detta kapitel,

iii) om led i) och ii) inte är tillämpliga, någon annan person som har registreras av de relevanta behöriga myndigheterna i medlemsstaten som betalningsskyldig för punktskatten, inbegripet personer som är befriade från att betala punktskatt enligt artikel 21.5 fjärde stycket i rådets direktiv 2003/96/EG (**),

iv) om led i), ii) och iii) inte är tillämpliga, eller om flera personer har solidariskt betalningsansvar för en och samma punktskatt, någon annan person som utsetts av en medlemsstat,

_____

(*) Rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler för punktskatt (EUT L 058, 27.2.2020, s. 4.).

(**) Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

y) *bränsle*: ska i kapitel IVa avse alla bränslen som förtecknas i tabell A och tabell C i bilaga I till direktiv 2003/96/EG, samt alla andra produkter som bjuds ut till försäljning som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning i enlighet med artikel 2.3 i det direktivet,

z) *frisläppande för konsumtion*: ska i kapitel IVa ha samma betydelse som i artikel 6.3 i direktiv (EU) 2020/262.”

(3) Rubriken till kapitel II ska ersättas med följande:

”LUFTFART OCH SJÖTRANSPORTER”

(4) Artikel 3a ska ersättas med följande:

”Artikel 3a

Tillämpningsområde

Artikel 3b–f ska tillämpas på tilldelning och utfärdande av utsläppsrätter för luftfartsverksamhet som förtecknas i bilaga I. Artikel 3g–ge ska tillämpas på sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I.”

(5) **Artikel 3f och 3g ska ersättas med följande**:

”Artikel 3f

Övervaknings- och rapporteringsplaner

Den administrerande medlemsstaten ska se till att varje luftfartygsoperatör till den behöriga myndigheten i den medlemsstaten lämnar in en övervakningsplan med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp och uppgifter om tonkilometer för inlämnande av en ansökan enligt artikel 3e, och att dessa planer godkänts av den behöriga myndigheten i enlighet med de akter som avses i artikel 14.

Artikel 3g

Tillämpningsområde för sjötransportverksamhet

1. Tilldelning av utsläppsrätter och tillämpning av överlämningskravet för sjötransporter ska tillämpas på femtio procent (50 %) av utsläppen från fartyg som utför resor som avgår från en hamn som är under en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, femtio procent (50 %) av utsläppen från fartyg som utför resor som avgår från en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en hamn under en medlemsstats jurisdiktion, etthundra procent (100 %) av utsläppen från fartyg som utför resor som avgår från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en hamn som är under en medlemsstats jurisdiktion samt etthundra procent (100 %) av utsläppen från fartyg som ligger vid kaj i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion.

2. Artiklarna 9, 9a och 10 ska tillämpas på sjötransportverksamhet på samma sätt som de tillämpas på andra verksamheter som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.”

(6) Följande artiklar ska läggas till som artiklarna 3ga–ge:

”Artikel 3ga

Infasning av kraven på sjötransporter

Rederier ska vara skyldiga att överlämna utsläppsrätter i enlighet med följande tidsplan:

(a) 20 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för 2023,

(b) 45 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för 2024,

(c) 70 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för 2025,

(d) 100 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för 2026 och varje år därefter.

Om färre utsläppsrätter överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen från sjötransporter för åren 2023, 2024 och 2025 ska, så snart skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter har fastställts för varje år, en motsvarande kvantitet utsläppsrätter annulleras i stället för auktioneras ut i enlighet med artikel 10.

Artikel 3gb

Övervakning och rapportering av utsläpp från sjötransporter

När det gäller utsläpp från sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I ska den administrerande myndigheten säkerställa att ett rederi under dess ansvar övervakar och rapporterar de relevanta parametrarna under en rapporteringsperiod samt lämnar in aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå till den administrerande myndigheten i enlighet med kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2015/757(*).

_____

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

Artikel 3gc

Verifiering och ackreditering av utsläpp från sjötransporter

Den administrerande myndigheten för ett rederi ska säkerställa att de rapporterade aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå som lämnas in av ett rederi i enlighet med artikel 3gb verifieras i enlighet med bestämmelserna för verifiering och ackreditering som fastställs i kapitel III i förordning (EU) 2015/757 (*).

_____

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

Artikel 3gd

Administrerande myndighet för ett rederi

1. Den administrerande myndigheten för ett rederi ska vara någon av följande:

a) För ett rederi som är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat i vilken rederiet är registrerat.

b) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat där rederiet hade det största beräknade antalet hamnanlöp från resor som utfördes av det rederiet under de två senaste övervakningsåren och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g.

c) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat och som inte utförde någon resa som omfattas av det tillämpningsområdet som anges i artikel 3g under de två föregående övervakningsåren, ska den administrerande myndigheten vara den medlemsstat från vilken rederiet påbörjade sin första resa som omfattas av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g.

Om det är lämpligt ska den administrerande myndigheten för ett rederi uppdateras vartannat år.

2. Baserat på bästa tillgängliga uppgifter ska kommissionen

a) före den 1 februari 2024 offentliggöra en förteckning över rederier som utförde sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g den, eller med verkan från och med den, 1 januari 2023, med angivande av den administrerande myndigheten för varje rederi i enlighet med punkt 1, och

b) minst vartannat år därefter uppdatera förteckningen för att, när det är lämpligt, omfördela rederier till en annan administrerande myndighet eller för att inkludera rederier som senare utfört sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I och som omfattas av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g.

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa detaljerade bestämmelser för administrerande myndigheters administration av rederier enligt detta direktiv. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

Artikel 3ge

Rapportering och översyn

1. Kommissionen ska överväga eventuella ändringar i samband med Internationella sjöfartsorganisationens antagande av en global marknadsbaserad åtgärd för att

minska växthusgasutsläppen från sjötransporter. Om en sådan åtgärd antas, och under alla omständigheter före 2028 års övergripande översyn och senast den 30 september 2028, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i vilken den ska granska en sådan eventuell åtgärd. Om det är lämpligt får kommissionen till rapporten foga ett lagstiftningsförslag till Europaparlamentet och rådet för att på lämpligt sätt ändra detta direktiv.

2. Kommissionen ska övervaka genomförandet av detta kapitel och eventuella trender när det gäller företag som försöker undvika att bli bundna av kraven i detta direktiv. Om det är lämpligt ska kommissionen föreslå åtgärder för att förhindra sådant undvikande agerande.”

(7) Artikel 3h ska ersättas med följande:

”Artikel 3h

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på tillstånd för utsläpp av växthusgaser samt på tilldelning och utfärdande av utsläppsrätter för verksamhet som anges i bilaga I och som inte utgör luftfartsverksamhet eller sjötransportverksamhet.”

(8) I artikel 6.2 ska led e ersättas med följande:

”e) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter motsvarande de sammanlagda utsläppen från anläggningen under varje kalenderår, efter kontroll i enlighet med artikel 15, inom fyra månader efter det ifrågavarande kalenderårets slut.”

(9) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

(a) Orden ”Europaparlamentets och rådets” och ”(1)” samt fotnot (1) ska utgå.

(b) Följande punkt ska läggas till:

(c) ”Kommissionen ska se över effektiviteten av synergierna med direktiv 2010/75/EU. Tillstånd som är relevanta för miljö och klimat bör samordnas för att säkerställa ett effektivt och snabbare utförande av åtgärder som behövs för att uppfylla EU:s klimat- och energimål. Kommissionen får lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i samband med en eventuell framtida översyn av detta direktiv.”

(10) I artikel 9 ska följande punkt läggas till:

”Under [året efter ikraftträdandet av denna ändring] ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter minskas med [-- miljoner utsläppsrätter (*fastställs beroende på året för ikraftträdandet*)]. Samma år ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter ökas med 79 miljoner utsläppsrätter för sjötransporter. Med början under år [året efter ikraftträdandet av denna ändring] ska den linjära faktorn vara 4,2 %. Kommissionen ska offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter inom tre månader efter den [dagen för ikraftträdandet av den ändring ska infogas].”

(11) Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 1 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Av det sammanlagda antalet utsläppsrätter mellan 2021 och 2030 ska 2 % auktioneras ut för att inrätta en fond för att höja energieffektiviteten och modernisera energisystemen i vissa medlemsstater (*mottagande medlemsstater*) i enlighet med artikel 10d (*moderniseringsfonden*). De mottagande medlemsstaterna för denna mängd utsläppsrätter ska vara medlemsstater med

en BNP per capita vid marknadspriser som ligger under 60 % av unionsgenomsnittet 2013. De medel som motsvarar detta antal utsläppsrätter ska fördelas i enlighet med del A i bilaga IIb.

Dessutom ska 2,5 % av det totala antalet utsläppsrätter mellan [året efter detta direktivs ikraftträdande] och 2030 auktioneras för moderniseringsfonden. De mottagande medlemsstaterna för denna mängd utsläppsrätter ska vara medlemsstater med en BNP per capita vid marknadspriser som ligger under 65 % av unionsgenomsnittet under 2016–2018. De medel som motsvarar detta antal utsläppsrätter ska fördelas i enlighet med del B i bilaga IIb.”

(b) I punkt 3 ska första och andra meningen ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna ska besluta om hur inkomsterna från auktionering av utsläppsrätter ska användas, med undantag för inkomster som fastställts som egna medel i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget och som förts in i unionens budget. Medlemsstaterna ska använda sina inkomster från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 2, med undantag för inkomster som används för att kompensera för indirekta koldioxidkostnader enligt artikel 10a.6, för ett eller flera av följande syften:”

(c) I punkt 3 ska led h ersättas med följande:

”h) Att vidta åtgärder för att förbättra energieffektivitet, fjärrvärmesystem och isolering eller för att ge ekonomiskt stöd i syfte att hantera sociala aspekter som berör hushåll som består av låg- och medelinkomsttagare, inbegripet genom minskning av snedvridande skatter.”

(d) I punkt 4 ska första meningen ersättas med följande:

”4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 23 för att komplettera detta direktiv avseende tidsschema, administration och andra aspekter av auktionsförfarandet, inbegripet metoderna för överföring av en andel av intäkterna till unionens budget, för att säkerställa att det sker på ett transparent, tydligt, harmoniserat och icke-diskriminerande sätt.”

(12) Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Följande två stycken ska införas efter andra stycket:

”När det gäller anläggningar som omfattas av skyldigheten att genomföra en energibesiktning enligt artikel 8.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU(*) [artikelhänvisningen ska uppdateras enligt det reviderade direktivet] ska gratis tilldelning endast beviljas fullt ut om rekommendationerna i revisionsrapporten har genomförts, i den mån återbetalningstiden för de relevanta investeringarna inte överstiger fem år och kostnaderna för dessa investeringar är proportionerliga. I annat fall ska mängden gratis tilldelning minskas med 25 %. Mängden gratis tilldelning ska inte minskas om en verksamhetsutövare visar att den har genomfört andra åtgärder som leder till minskade växthusgasutsläpp som motsvarar dem som rekommenderas i revisionsrapporten. De åtgärder som avses i första stycket ska anpassas i enlighet med detta.

Gratis tilldelning ska inte förekomma för anläggningar i sektorer eller delsektorer i den mån dessa omfattas av andra åtgärder för att hantera

risken för koldioxidläckage i enlighet med förordning (EU) ..../... [*hänvisning till CBAM*](**). De åtgärder som avses i första stycket ska anpassas i enlighet med detta.

_____

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG (EUT L 315, 14.11.2012, s. 1).”

(**) [*fullständig hänvisning till CBAM*]

ii) I slutet av tredje stycket ska följande mening läggas till:

”För att ge ytterligare incitament för att minska utsläppen av växthusgaser och förbättra energieffektiviteten ska de fastställda unionstäckande riktmärkena ses över före perioden 2026–2030 i syfte att eventuellt ändra definitioner och systemgränser för befintliga produktriktmärken.”

(b) Följande punkt ska införas som punkt 1a:

”1a. Gratis tilldelning ska inte beviljas produktion av de produkter som förtecknas i bilaga I till förordning [CBAM] från och med den dag då mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna börjar tillämpas.

Genom undantag från föregående stycke ska produktionen av dessa produkter under de första årens tillämpning av förordning [CBAM] omfattas av minskade mängder gratis tilldelning. En faktor som minskar gratis tilldelning för produktion av dessa produkter ska tillämpas (CBAM-faktorn). CBAM-faktorn ska vara lika med 100 % under perioden från det att [CBAM-förordningen] träder i kraft och slutet av 2025, 90 % under 2026 och ska minskas med 10 procentenheter varje år för att nå 0 % det tionde året.

Minskningen av gratis tilldelning ska beräknas varje år som den genomsnittliga andelen av efterfrågan på gratis tilldelning för produktionen av de produkter som förtecknas i bilaga I till förordning [CBAM] jämfört med den beräknade sammanlagda efterfrågan på gratis tilldelning för alla anläggningar under den relevanta perioden enligt artikel 11.1. CBAM-faktorn ska tillämpas.

Utsläppsrätter som härrör från minskningen av gratis tilldelning ska göras tillgängliga för att stödja innovation i enlighet med artikel 10a.8.”

(c) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) I tredje stycket ska led c ersättas med följande:

”c) För perioden 2026–2030 ska riktmärkesvärdena fastställas på samma sätt som anges i leden a och d, på grundval av de uppgifter som lämnats i enlighet med artikel 11 för åren 2021 och 2022 och på grundval av tillämpning av den årliga minskningstakten med avseende på varje år mellan 2008 och 2028.”

iii) I tredje stycket ska följande läggas till som led d:

”d) Om den årliga minskningstakten överstiger 2,5 % eller understiger 0,2 %, ska riktmärkesvärdena för perioden 2026–2030 vara lika med de riktmärkesvärden som tillämpas under perioden 2013–2020 minus den av

dessa två procentsatser som är relevant med avseende på varje år mellan 2008 och 2028.”

iv) Fjärde stycket ska ersättas med följande:

”Genom undantag ska riktmärkesvärdena för aromater och syntesgas justeras med samma procentsats som raffinaderiernas riktmärken för att garantera lika konkurrensvillkor för producenter av dessa produkter.”

(d) Punkterna 3 och 4 ska utgå.

(e) I punkt 6 ska första stycket ersättas med följande:

”Medlemsstaterna bör införa ekonomiska åtgärder i enlighet med andra och fjärde styckena till förmån för sektorer eller delsektorer som är utsatta för en verklig risk för koldioxidläckage till följd av avsevärda indirekta kostnader som faktiskt uppstår från kostnader för utsläpp av växthusgaser som förs vidare till elpriserna, förutsatt att sådana ekonomiska åtgärder är förenliga med bestämmelserna för statligt stöd och i synnerhet inte leder till otillbörlig snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden. De ekonomiska åtgärder som vidtas bör inte kompensera indirekta kostnader som omfattas av gratis tilldelning i enlighet med de riktmärken som fastställts enligt punkt 1. Om en medlemsstat spenderar ett belopp som överstiger motsvarande 25 % av sina auktionsintäkter under det år då de indirekta kostnaderna uppstod ska den ange skälen till att det beloppet har överskridits.”

(f) I punkt 7 ska andra stycket ersättas med följande:

”Från och med 2021 ska utsläppsrätter som enligt punkterna 19, 20 och 22 inte har tilldelats anläggningar tillföras den mängd utsläppsrätter som avsatts i enlighet med första stycket första meningen i den här punkten.”

(g) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. 365 miljoner av det antal utsläppsrätter som annars skulle kunna tilldelas gratis i enlighet med denna artikel, och 85 miljoner av det antal utsläppsrätter som annars skulle kunna auktioneras ut i enlighet med artikel 10, samt de utsläppsrätter som härrör från den minskning av gratis tilldelning som avses i artikel 10a.1a, ska göras tillgängliga för en fond i syfte att stödja innovation i koldioxidsnål teknik och koldioxidsnåla processer och bidra till nollföroreningsmålet (*innovationsfonden*). Utsläppsrätter som inte utfärdas till luftfartygsoperatörer på grund av att verksamheten upphört och som inte är nödvändiga för att täcka eventuella underskott i dessa operatörers överlämnanden ska också användas för det stöd till innovation som avses i första stycket.

Dessutom ska 50 miljoner outnyttjade utsläppsrätter från reserven för marknadsstabilitet komplettera kvarvarande intäkter från de 300 miljoner tillgängliga utsläppsrätterna för perioden 2013–2020 enligt kommissionens beslut 2010/670/EU(*) och vid lämplig tidpunkt användas för att stödja innovation i enlighet med första stycket. Vidare ska de externa inkomster avsatta för särskilda ändamål som avses i artikel 21.2 i förordning (EU) [FuelEU Maritime] tilldelas innovationsfonden och användas i enlighet med denna punkt.

Innovationsfonden kommer att omfatta de sektorer som förtecknas i bilagorna I och III, inbegripet miljösäker avskiljning och användning av koldioxid (CCU)

som bidrar avsevärt till att begränsa klimatförändringarna, samt alternativ till koldioxidintensiva produkter som produceras i sektorer som förtecknas i bilaga I, samt för att stimulera uppförandet och driften av projekt som syftar till miljösäker avskiljning och geologisk lagring av koldioxid (CCS) samt innovativa tekniker för förnybar energi och energilagringstekniker på geografiskt spridda platser. Innovationsfonden får också stödja banbrytande innovativa tekniker och infrastruktur för att minska koldioxidutsläppen inom sjöfartssektorn och för produktion av bränslen med låga eller inga koldioxidutsläpp inom luftfart, järnvägs- och vägtransporter. Särskild uppmärksamhet ska ägnas projekt inom sektorer som omfattas av [CBAM-förordningen] för att stödja innovation i koldioxidsnåla tekniker och processer, CCU, CCS, förnybar energi och energilagring, på ett sätt som bidrar till att begränsa klimatförändringarna.

Projekt på alla medlemsstaters territorium ska vara stödberättigade, inbegripet småskaliga projekt. Tekniker som erhåller stöd ska vara innovativa och ännu inte kommersiellt bärkraftiga i liknande skala utan stöd men de ska utgöra banbrytande lösningar eller vara tillräckligt mogna för att kunna tillämpas i förkommersiell skala.

Kommissionen ska säkerställa att de utsläppsrätter som är avsedda för innovationsfonden auktioneras ut i enlighet med de principer och metoder som fastställs i artikel 10.4. Intäkter från auktionering ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i budgetförordningen. Om den åtgärd som ett budgetmässigt åtagande ska täcka sträcker sig över mer än ett budgetår får åtagandet delas upp i årliga delbetalningar.

Projekten ska väljas ut på grundval av objektiva och transparenta kriterier, i förekommande fall med beaktande av i vilken utsträckning projekten bidrar till uppnående av utsläppsminskningar som är betydligt lägre än de riktmärken som avses i punkt 2. Projekten ska ha potential för utbredd tillämpning eller för avsevärt lägre kostnader för en omställning till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp inom alla berörda sektorer. Projekt som inbegriper CCU ska leda till nettominskningar av utsläpp och säkerställa ett undvikande eller en slutlagring av koldioxid. Om bidrag har beviljats genom ansökningsomgångar får stöd ges med upp till 60 % av de relevanta projektkostnaderna, varav upp till 40 % inte behöver vara beroende av den verifierade mängd växthusgasutsläpp som kan undvikas, förutsatt att förutbestämda delmål uppnås, vilka tar hänsyn till den teknik som används. Om stöd har erhållits genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden och när det gäller tekniskt stöd, får stöd ges med upp till 100 % av de relevanta projektkostnaderna.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv avseende bestämmelser om driften av innovationsfonden, inbegripet urvalsförfarandet och urvalskriterierna, stödberättigade sektorer och de tekniska kraven för olika typer av stöd.

Inget projekt ska få mer stöd via det system som avses i denna punkt än 15 % av det totala antalet utsläppsrätter som är tillgängliga för detta ändamål. Dessa utsläppsrätter ska beaktas enligt punkt 7.”

_____

(*) Kommissionens beslut 2010/670/EU av den 3 november 2010 om kriterier och åtgärder för finansiering av kommersiella demonstrationsprojekt som syftar till miljösäker avskiljning och geologisk lagring av CO2 samt demonstrationsprojekt för innovativa tekniker för förnybar energi inom ramen för det system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 290, 6.11.2010, s. 39).

(h) I punkt 19 ska den första meningen ersättas med följande:

”19. Gratis tilldelning ska inte förekomma för en anläggning som har upphört med sin verksamhet.”

(i) Följande punkt ska läggas till som punkt 22:

”22. Om korrigeringar är nödvändiga av gratis tilldelning som beviljats i enlighet med artikel 11.2 ska dessa genomföras med hjälp av utsläppsrätter från, eller genom tillägg av utsläppsrätter till, den mängd utsläppsrätter som har avsatts i enlighet med punkt 7 i den här artikeln.”

(13) I artikel 10c ska punkt 7 ersättas med följande:

”Medlemsstaterna ska kräva att de elproducerande anläggningar och nätoperatörer som tilldelats gratis utsläppsrätter senast den 28 februari varje år rapporterar om genomförandet av sina utvalda investeringar, inbegripet balansräkningen mellan gratis tilldelning och investeringsutgifter som uppkommit, samt vilka typer av investeringar som fått stöd. Medlemsstaterna ska rapportera detta till kommissionen, som ska offentliggöra rapporterna.”

(14) Artikel 10d ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 1 ska första och andra styckena ersättas med följande:

”1. En fond för att stödja investeringar som föreslås av de stödmottagande medlemsstaterna, inbegripet finansiering av småskaliga investeringsprojekt, för att modernisera energisystemen och förbättra energieffektiviteten ska inrättas för perioden 2021–2030 (*moderniseringsfonden*). Moderniseringsfonden ska finansieras genom auktionering av utsläppsrätter i enlighet med artikel 10 för de stödmottagande medlemsstater som anges där.

De investeringar som får stöd ska vara förenliga med målen i detta direktiv, med målen i kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given(*) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119(**) samt de långsiktiga målen i Parisavtalet. Inget stöd från moderniseringsfonden ska utgå till energiproduktionsanläggningar som använder fossila bränslen.”

_____

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).”

(b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Minst 80 % av de finansiella medlen från moderniseringsfonden ska användas för stöd till investeringar i

a) produktion och användning av elektricitet från förnybara energikällor,

b) förnybara energikällor för uppvärmning och nedkylning,

c) förbättring av energieffektiviteten på efterfrågesidan, bland annat inom transporter, byggnader, jordbruk och avfall,

d) energilagring och modernisering av energinät, bl.a. fjärrvärmeledningar, nät för elöverföring, samt utbyggnad av förbindelser för sammankoppling av medlemsstaterna,

e) stöd till låginkomsthushåll, inbegripet på landsbygden och i avlägsna områden, för att ta itu med energifattigdom och modernisera deras värmesystem, och

f) en rättvis omställning i kolberoende regioner i de stödmottagande medlemsstaterna, i syfte att stödja omplacering, omskolning och kompetensutveckling av arbetstagare, utbildning, initiativ för arbetssökande och nystartade företag, i dialog med arbetsmarknadens parter.”

(15) Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Medlemsstaterna skall se till att utsläppsrätter som utfärdats av en annan medlemsstats behöriga myndighet erkänns, så att en verksamhetsutövare, en luftfartygsoperatör eller ett rederi kan fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 3.”

(b) Punkt 2a ska utgå.

(c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna, administrerande medlemsstater och administrerande myndigheter för ett rederi ska senast den 30 april varje år säkerställa att

a) verksamhetsutövaren för varje anläggning överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläppen från den anläggningen under det föregående kalenderåret, verifierade i enlighet med artikel 15,

b) varje luftfartygsoperatör överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar dess totala utsläpp under det föregående kalenderåret, verifierade i enlighet med artikel 15,

c) varje rederi överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar dess totala utsläpp under det föregående kalenderåret, verifierade i enlighet med artikel 3gc.

Medlemsstater, administrerande medlemsstater och administrerande myndigheter för ett rederi ska säkerställa att utsläppsrätter som överlämnas i enlighet med första stycket därefter annulleras.”

(d) I punkt 3a ska den första meningen ersättas med följande:

”3-a. Vid behov och så länge som det är nödvändigt för att skydda miljöintegriteten i EU:s utsläppshandelssystem ska det vara förbjudet för

verksamhetsutövare, luftfartygsoperatörer och rederier inom EU:s utsläppshandelssystem att använda utsläppsrätter som utfärdats av en medlemsstat som har förfallna skyldigheter för luftfartygsoperatörer, rederier och andra operatörer.”

(e) Följande punkt ska införas som punkt 3b:

”3b. Skyldighet att överlämna utsläppsrätter ska inte föreligga för utsläpp av växthusgaser som anses ha avskiljts och använts så att de är permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning.

Kommissionen ska anta genomförandeakter avseende kraven för att växthusgaser ska anses ha blivit permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

(16) I artikel 14.1 första stycket skall följande mening läggas till:

”Dessa genomförandeakter ska tillämpa de hållbarhetskriterier och de kriterier för minskade växthusgasutsläpp vid användning av biomassa som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001(*), med eventuella nödvändiga justeringar för tillämpning enligt detta direktiv, för att denna biomassa ska bedömas vara utsläppsfri. De ska ange hur lagring av utsläpp från en blandning av utsläppsfria källor och källor som inte är utsläppsfria ska redovisas. De ska också ange hur utsläpp från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen ska redovisas på ett sätt som säkerställer att dessa utsläpp redovisas och att dubbelräkning undviks.”

_____

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

(17) I kapitel IV ska rubriken ersättas med följande:

”BESTÄMMELSER FÖR LUFTFARTSVERKSAMHET, SJÖTRANSPORTER OCH STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR”

(18) Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Medlemsstaterna ska se till att namnen offentliggörs på de verksamhetsutövare, luftfartygsoperatörer och rederier som bryter mot kraven på överlämnande av tillräckligt många utsläppsrätter enligt detta direktiv.”

(b) Följande punkt ska införas som punkt 3a :

”3a. De påföljder som anges i punkt 3 ska även tillämpas på rederier.”

(c) Följande punkt ska införas som punkt 11a:

”11a. Om ett rederi har underlåtit att uppfylla överlämningsskyldigheterna under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, får den behöriga myndigheten i ankomsthamnens medlemsstat, efter att ha gett det berörda

rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett avvisningsbeslut, vilket ska anmälas till kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Som följd av ett sådant avvisningsbeslut ska alla medlemsstater, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, vägra tillträde till samtliga sina hamnar för de fartyg som står under det berörda rederiets ansvar till dess att rederiet uppfyller sina överlämningsskyldigheter enligt artikel 12. Den medlemsstat vars flagg fartyget för ska, efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, beordra att fartyget kvarhålls till dess att rederiet uppfyller sina skyldigheter. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.”

(19) Artikel 18b ska ersättas med följande:

”*Artikel 18b*

Stöd från Europeiska sjösäkerhetsbyrån och andra relevanta organisationer

I syfte att fullgöra sina skyldigheter enligt artiklarna 3c.4, 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge och 18a får kommissionen och administrerande myndigheter begära bistånd från Europeiska sjösäkerhetsbyrån eller annan relevant organisation och får i detta syfte ingå lämpliga avtal med dessa organisationer.”

(20) I artikel 30.2 ska följande mening läggas till:

”Åtgärder som är tillämpliga på CBAM-sektorer ska ses över mot bakgrund av tillämpningen av förordning xxx [hänvisning till CBAM].”

(21) Följande kapitel IVa ska införas efter artikel 30:

”*KAPITEL IVa*

SYSTEM FÖR HANDEL MED UTSLÄPPSRÄTTER FÖR BYGGNADER OCH VÄGTRANSPORTER

Artikel 30a

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på utsläpp, tillstånd för utsläpp av växthusgaser, utfärdande och överlämnande av utsläppsrätter, övervakning, rapportering och verifiering avseende den verksamhet som avses i bilaga III. Detta kapitel ska inte tillämpas på några utsläpp som omfattas av kapitlen II, IIa och III.

Artikel 30b

Tillstånd för växthusgasutsläpp

1. Medlemsstaterna ska från och med den 1 januari 2025 säkerställa att inga reglerade enheter bedriver sådan verksamhet som avses i bilaga III såvida inte den reglerade enheten innehar ett tillstånd som utfärdats av en behörig myndighet i enlighet med punkterna 2 och 3.

2. En ansökan till den behöriga myndigheten från den reglerade enheten i enlighet med punkt 1 om ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser enligt detta kapitel ska innehålla åtminstone en beskrivning av

(a) den reglerade enheten,

(b) typen av bränslen som enheten frisläpper för konsumtion och som används för förbränning inom byggnads- och vägtransportsektorerna enligt definitionen i bilaga III samt på vilka sätt dessa bränslen för konsumtion frisläpps,

(c) slutanvändning(ar) av de bränslen som frisläpps för konsumtion för den verksamhet som avses i bilaga III,

(d) planerade åtgärder för att övervaka och rapportera utsläpp i enlighet med de akter som avses i artiklarna 14 och 30f,

(e) en icke-teknisk sammanfattning av uppgifterna i led a–d.

3. Den behöriga myndigheten ska utfärda ett tillstånd för växthusgasutsläpp varigenom ett godkännande beviljas till den reglerade enhet som avses i punkt 1 för den verksamhet som avses i bilaga III, om myndigheten är övertygad om att enheten kan övervaka och rapportera utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläpps för konsumtion enligt bilaga III.

4. Tillstånd för utsläpp av växthusgaser ska åtminstone innehålla följande:

(f) Den reglerade enhetens namn och adress.

(g) En beskrivning av hur den reglerade enheten frisläpper bränslena för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.

(h) En förteckning över de bränslen som den reglerade enheten frisläpper för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.

(i) En övervakningsplan som uppfyller kraven som fastställs genom de akter som avses i artikel 14.

(j) Rapporteringskraven som fastställs genom de akter som avses i artikel 14.

(k) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter som utfärdats enligt detta kapitel motsvarande de sammanlagda utsläppen under varje kalenderår, efter verifiering i enlighet med artikel 15, inom fyra månader efter det ifrågavarande kalenderårets slut.

5. Medlemsstaterna får tillåta att de reglerade enheterna uppdaterar övervakningsplanerna utan att ändra tillståndet. Reglerade enheter ska lämna in alla uppdaterade övervakningsplaner till den behöriga myndigheten för godkännande.

6. Den reglerade enheten ska informera den behöriga myndigheten om alla planerade förändringar av sin verksamhet eller de bränslen enheten frisläpper för konsumtion, vilket kan kräva en uppdatering av tillståndet för utsläpp av växthusgaser. När det är lämpligt ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet i enlighet med de akter som avses i artikel 14. Om en ny verksamhetsutövare tar över driften av en reglerad enhet som omfattas av detta kapitel, ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet och ange den nya verksamhetsutövarens namn och adress.

Artikel 30c

Totalt antal utsläppsrätter

1. Det totala antalet utsläppsrätter i hela unionen som utfärdas enligt detta kapitel varje år från och med 2026 ska minska linjärt med början 2024. Värdet för 2024 ska definieras som utsläppsgränserna för 2024, beräknade på grundval av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842(*) för de sektorer som omfattas av detta kapitel och med tillämpning av en linjär minskningsbana för alla utsläpp inom den förordningens tillämpningsområde. Antalet ska minska varje år efter 2024 med en linjär minskningsfaktor på 5,15 %. Senast den 1 januari 2024 ska kommissionen offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i unionen för år 2026.

2. Det totala antalet utsläppsrätter i hela unionen som utfärdas enligt detta kapitel varje år från och med 2028 ska minska linjärt med början 2025, på grundval av de genomsnittliga utsläpp som rapporterats enligt detta kapitel under åren 2024–2026. Antalet utsläppsrätter ska minska med en linjär minskningsfaktor på 5,43 %, såvida inte villkoren i punkt 1 i bilaga IIIa är tillämpliga i vilket fall antalet ska minska med en linjär minskningsfaktor justerad i enlighet med de regler som fastställs i punkt 2 i bilaga IIIa. Senast den 30 juni 2027 ska kommissionen offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i unionen för år 2028 och, vid behov, den justerade linjära minskningsfaktorn.

_____

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 19.6.2018, s. 26).

Artikel 30d

Auktionering av utsläppsrätter för verksamhet som avses i bilaga III

1. Från och med 2026 ska de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel auktioneras ut, såvida de inte placeras i den reserv för marknadsstabilitet som inrättats genom beslut (EU) 2015/1814. De utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel ska auktioneras ut separat från de utsläppsrätter som omfattas av kapitlen II, IIa och III.

2. Auktionering av utsläppsrätter enligt detta kapitel ska inledas 2026 med en mängd som motsvarar 130 % av 2026 års auktionsmängd, vilken fastställs på grundval av det totala antalet utsläppsrätter i hela unionen för det året och respektive auktionsandel och auktionsmängd enligt punkterna 3, 5 och 6. Ytterligare mängder som ska auktioneras ut ska endast användas för överlämnande av utsläppsrätter i enlighet med artikel 30e.2 och dras av från auktionsmängderna för perioden 2028–2030. Villkoren för dessa tidiga auktioner ska fastställas i enlighet med punkt 7 och artikel 10.4.

   Under 2026 ska 600 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel skapas som innehav i reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.3 i beslut (EU) 2015/1814.

3. 150 miljoner utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel ska auktioneras ut och alla intäkter från dessa auktioner ska göras tillgängliga för den innovationsfond som inrättas enligt artikel 10a.8. Artikel 10a.8 ska tillämpas på de utsläppsrätter som avses i denna punkt.

4. Det totala antalet utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel efter avdrag för det antal som anges i punkt 3 ska auktioneras ut av medlemsstaterna och fördelas mellan dem i andelar som är identiska med andelarna av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i förordning (EU) 2018/842 för de sektorer som omfattas av detta kapitel för genomsnittet under perioden 2016–2018 i den berörda medlemsstaten.

5. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 4 ska användas, med undantag för inkomster som fastställts som egna medel i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget och som förts in i unionens budget. Medlemsstaterna ska använda sina intäkter från en eller flera av de verksamheter som avses i artikel 10.3 till en eller flera av följande åtgärder:

(a) Åtgärder som är avsedda att bidra till minskade koldioxidutsläpp från uppvärmning och kylning av byggnader eller för att minska energibehoven i byggnader, inbegripet integrering av energi från förnybara energikällor och tillhörande åtgärder enligt artikel 7.11, 7.12 och 7.20 i direktiv 2012/27/EU [hänvisningarna ska uppdateras enligt det reviderade direktivet], samt åtgärder för att ge ekonomiskt stöd till låginkomsthushåll i byggnader med sämst energiprestanda.

(b) Åtgärder som är avsedda att påskynda införandet av utsläppsfria fordon eller för att ge ekonomiskt stöd till utbyggnaden av fullt driftskompatibel infrastruktur för tankning och laddning av utsläppsfria fordon eller åtgärder för att uppmuntra övergång till kollektiva transportsätt och förbättra multimodaliteten eller för att ge ekonomiskt stöd i syfte att hantera sociala aspekter som rör transportanvändare med låg inkomst och medelinkomst.

Medlemsstaterna ska använda en del av sina auktionsintäkter som genereras i enlighet med denna artikel för att ta itu med de sociala aspekterna av handeln med utsläppsrätter enligt detta kapitel med särskild tonvikt på utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare enligt definitionerna i förordning (EU) 20.../nn [förordningen om den sociala klimatfonden](*). När en medlemsstat lämnar in en [social klimatplan] till kommissionen i enlighet med den förordningen ska medlemsstaten använda intäkterna bland annat för att finansiera den planen.

Medlemsstaterna ska anses ha uppfyllt bestämmelserna i denna punkt om de har inrättat och genomför skattepolitik eller ekonomisk stödpolitik eller regleringspolitik, som ger upphov till ekonomiskt stöd, som inrättats för de ändamål som anges i första stycket och som har ett värde som motsvarar de intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter som avses i detta kapitel.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om användningen av intäkterna och de åtgärder som vidtas enligt denna punkt genom att ta med den informationen i sina rapporter som lämnas in enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999(**).

6. Artikel 10.4 och 10.5 ska tillämpas på utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel.

_____

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

(**) [*infoga hänvisning*].

Artikel 30e

Överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter

1. Artikel 12 ska tillämpas på de utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel med undantag för artikel 12.2a, 12.3, 12.3a, 12.4 tredje och fjärde meningen samt 12.5. Vid tillämpning av denna bestämmelse ska

(a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till de utsläpp som omfattas av detta kapitel,

(b) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till de reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,

(c) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

2. Från och med den 1 januari 2027 ska medlemsstaterna säkerställa att den reglerade enheten senast den 30 april överlämnar ett antal utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, som är lika med de totala utsläpp som motsvarar den mängd bränslen som frisläppts för konsumtion i enlighet med bilaga III under det förgående kalenderåret, efter verifiering i enlighet med artiklarna 15 och 30f, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras.

Artikel 30f

Övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp samt ackreditering

1. Artiklarna 14 och 15 ska tillämpas på utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel. Vid tillämpning av denna bestämmelse ska

(a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till de utsläpp som omfattas av detta kapitel,

(b) varje hänvisning till verksamhet som förtecknas i bilaga I tolkas som en hänvisning till den verksamhet som avses i bilaga III,

(c) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till de reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,

(d) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet varje kalenderår från och med 2025 övervakar de utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläppts för konsumtion i enlighet med bilaga III. De ska också säkerställa att varje reglerad enhet rapporterar dessa utsläpp till den behöriga myndigheten under det påföljande året, med början 2026, i enlighet med de akter som avses i artikel 14.1.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet som den 1 januari 2025 innehar ett tillstånd enligt artikel 30b rapporterar sina historiska utsläpp för år 2024 senast den 30 mars 2025.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att de reglerade enheterna på ett tillförlitligt och korrekt sätt kan identifiera och dokumentera efter bränsletyp de exakta volymerna bränsle som frisläpps för konsumtion som används för förbränning i de byggnads- och vägtransportsektorer som identifieras i bilaga III, och den slutliga användningen av de bränslen som frisläpps för konsumtion av de reglerade enheterna. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att undvika varje risk för dubbelräkning av utsläpp som omfattas av detta kapitel och utsläpp enligt kapitlen II, IIa och III. Detaljerade bestämmelser för att undvika dubbelräkning ska antas i enlighet med artikel 14.1.

5. Principerna för övervakning och rapportering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga IV.

6. Kriterierna för verifiering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga V.

Artikel 30g

Administration

Artiklarna 13, 15a, 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 och 29 ska tillämpas på de utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel. Vid tillämpning av denna bestämmelse ska

(a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till utsläpp som omfattas av detta kapitel,

(b) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,

(c) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

Artikel 30h

Åtgärder i händelse av alltför stora prisökningar

1. Om det genomsnittliga priset på utsläppsrätter vid de auktioner som genomförs i enlighet med den akt som antagits enligt artikel 10.4, under mer än tre på varandra följande månader är mer än dubbelt så högt som genomsnittspriset på

utsläppsrätter under de sex föregående på varandra följande månaderna vid auktioner av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, ska kommissionen skyndsamt anta ett beslut om att frigöra 50 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.

2. Om det genomsnittliga priset på utsläppsrätter vid de auktioner som genomförs i enlighet med den akt som antagits enligt artikel 10.4, under mer än tre på varandra följande månader är mer än tre gånger så högt som genomsnittspriset på utsläppsrätter under de sex föregående på varandra följande månaderna vid auktioner av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, ska kommissionen skyndsamt anta ett beslut om att frigöra 150 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.

Artikel 30i

Översyn av detta kapitel

Senast den 1 januari 2028 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av bestämmelserna i detta kapitel med avseende på deras effektivitet, administration och praktiska tillämpning, inbegripet tillämpningen av reglerna enligt beslut (EU) 2015/1814 och användningen av utsläppsrätter i detta kapitel för efterlevnaden av de enheter som omfattas av skyldigheter enligt kapitlen II, IIa och III. Om det är lämpligt ska kommissionen tillsammans med denna rapport lägga fram förslag till Europaparlamentet och rådet om att ändra detta kapitel. Senast den 31 oktober 2031 bör kommissionen bedöma möjligheten att integrera de sektorer som omfattas av bilaga III i systemet för handel med utsläppsrätter som omfattar de sektorer som förtecknas i bilaga 1 till direktiv 2003/87/EG.”

(22) Bilagorna I, IIb IV och V till direktiv 2003/87/EG ska ändras i enlighet med bilaga I till detta direktiv, och bilagorna III, IIIa och IIIb ska införas i direktiv 2003/87/EG i enlighet med bilaga I till detta direktiv.

Artikel 2
Ändring av beslut (EU) 2015/1814

Beslut (EU) 2015/1814 ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 4 ska andra meningen ersättas med följande:

”Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp under ett visst år ska motsvara det sammanlagda antalet utsläppsrätter som utfärdats och som inte placerats i reserven under perioden sedan den 1 januari 2008, inbegripet det antal som utfärdades enligt artikel 13.2 i direktiv 2003/87/EG i dess lydelse fram till den 18 mars 2018 under den perioden samt rättigheter att utnyttja internationella reduktionsenheter som tillämpats av anläggningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem för utsläpp till och med den 31 december det året,

minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp från anläggningar som omfattades av EU:s utsläppshandelssystem mellan den 1 januari 2008 och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG.”

(b) Följande punkt ska införas som punkt 4a:

”4a. Från och med [året efter att detta direktiv trätt i kraft] ska beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp omfatta det antal utsläppsrätter som utfärdats för luftfart och sjötransporter sedan början av det året, och antalet utsläppsrätter som överlämnats av luftfartygsoperatörer och rederier för utsläpp för vilka utsläppsrätter är de enheter som kan användas för att fullgöra skyldigheterna enligt EU:s utsläppshandelssystem.

De utsläppsrätter som annullerats i enlighet med artikel 3ga i direktiv 2003/87/EG ska anses vara utfärdade vid beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp.”

(c) Punkterna 5 och 5a ska ersättas med följande:

”5. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är mellan 833 miljoner och 1 096 miljoner, ett antal utsläppsrätter som motsvarar skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, enligt det senaste offentliggörandet som avses i punkt 4 i denna artikel, och 833 miljoner räknas av från de volymer av utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 10.2 i direktiv 2003/87/EG, och placeras i reserven under en period på 12 månader med början den 1 september det året. Om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är större än 1 096 miljoner utsläppsrätter ska det antal utsläppsrätter som ska räknas av från de volymer av utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna i enlighet med artikel 10.2 i direktiv 2003/87/EG, och som ska placeras i reserven under en period på 12 månader från och med den 1 september det året, motsvara 12 % av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp. Genom undantag från den sista meningen ska procentsatsen fördubblas till och med den 31 december 2030.

Utan att det påverkar det totala antal utsläppsrätter som ska räknas av enligt denna punkt fram till den 31 december 2030 ska de utsläppsrätter som avses i artikel 10.2 första stycket led b i direktiv 2003/87/EG inte beaktas vid fastställandet av medlemsstaternas andelar som bidrar till det totala antalet.

5a. Om inget annat beslutas vid den första översyn som utförts i enlighet med artikel 3 ska från och med 2023 de utsläppsrätter som ingår i reserven över 400 miljoner utsläppsrätter inte längre vara giltiga.”

(2) Följande artikel ska införas som artikel 1a:

”*Artikel 1a*

Användning av reserven för marknadsstabilitet för byggnads- och vägtransportsektorerna

1. Utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska placeras i och tas ut från en separat del av den reserv som upprättas i enlighet med artikel 1 i detta beslut, i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.

2. Placering i reserven enligt denna artikel ska ske från och med den 1 september 2027. De utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska

placeras i, förvaras i och tas ut från reserven separat från de utsläppsrätter som omfattas av artikel 1 i detta beslut.

3. Under 2026 ska den del som avses i punkt 1 inrättas i enlighet med artikel 30d.2 andra stycket i direktiv 2003/87/EG. Från den 1 januari 2031 ska de utsläppsrätter som avses i denna punkt som inte tas ut från reserven inte längre vara giltiga.

4. Kommissionen ska offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG varje år, senast den 15 maj det påföljande året, separat från antalet utsläppsrätter i omlopp enligt artikel 1.4. Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt denna artikel ett visst år ska vara det sammanlagda antalet utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa direktiv 2003/87/EG som utfärdats under perioden sedan den 1 januari 2026, minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG under perioden mellan den 1 januari 2026 och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa direktiv 2003/87/EG som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG. Det första offentliggörandet ska ske senast den 15 maj 2027.

5. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt det senaste offentliggörandet som avses i punkt 4 i denna artikel överstiger 440 miljoner utsläppsrätter, 100 miljoner utsläppsrätter räknas av från de volymer av utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i direktiv 2003/87/EG, och placeras i reserven under en period på 12 månader med början den 1 september det året.

6. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är lägre än 210 miljoner, 100 miljoner utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa frigöras från reserven och läggas till den volym utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i direktiv 2003/87/EG. Om det finns färre än 100 miljoner utsläppsrätter i reserven ska samtliga utsläppsrätter i reserven tas ut enligt denna punkt.

7. De volymer som ska frigöras från reserven i enlighet med artikel 30h i direktiv 2003/87/EG ska läggas till den volym utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i direktiv 2003/87/EG inom en period på tre månader från det att den åtgärd som antagits i enlighet med artikel 30h i direktiv 2003/87/EG börjar tillämpas.

8. Artikel 1.8 och artikel 3 ska tillämpas på de utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG.”

Artikel 3

Ändringar av förordning (EU) 2015/757

Förordning (EU) 2015/757 ska ändras på följande sätt:

(1) I artikel 3 ska följande led läggas till som led q och led r:

”q) *administrerande myndighet*: den administrerande myndigheten för ett rederi som avses i artikel 3gd i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG*.

r) *aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå*: summan av de koldioxidutsläpp som ett företag ska rapportera enligt direktiv 2003/87/EG för alla fartyg som det ansvarar för under rapporteringsperioden.

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).”

(2) I artikel 4 ska följande punkt läggas till som punkt 8:

”8. Företagen ska rapportera de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå för de fartyg som de ansvarar för under en rapporteringsperiod i enlighet med artikel 11a.”

(3) I artikel 5 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att ändra de metoder som anges i bilaga I och de regler som anges i bilaga II för att beakta ändringar i direktiv 2003/87/EG, relevanta internationella bestämmelser och internationella samt europeiska normer. Kommissionen har också befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra bilagorna I och II i syfte att förfina de aspekter i övervakningsmetoderna som anges där, mot bakgrund av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och för att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med direktiv 2003/87/EG fungerar effektivt.”

(4) Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Företagen ska använda standardiserade övervakningsplaner som baseras på mallar och övervakningsplanerna ska lämnas in med hjälp av automatiserade system och format för uppgiftsutbyte. Dessa mallar, inbegripet de tekniska reglerna för en enhetlig tillämpning av mallarna och automatisk överföring, ska fastställas av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.”

(b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 6, 7 och 8:

”6. Inom tre månader efter [dagen för ikraftträdandet av det reviderade utsläppshandelsdirektivet] ska företagen till den ansvariga administrerande myndigheten inlämna en övervakningsplan för vart och ett av deras fartyg som omfattas av denna förordning, vilken först ska bedömas av kontrollören med avseende på överensstämmelse med kraven.

7. Utan hinder för punkt 6 ska företagen, för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter att den har trätt i kraft den [datum för ikraftträdande av det reviderade utsläppshandelsdirektivet], lämna in en övervakningsplan som överensstämmer med kraven i denna förordning till den ansvariga administrerande myndigheten, utan onödigt dröjsmål och senast tre månader efter varje fartygs första hamnanlöp under en medlemsstats jurisdiktion.

8. Inom två år efter ikraftträdandet av [det reviderade utsläppshandelsdirektivet] ska den ansvariga administrerande myndigheten godkänna den övervakningsplan som företagen lämnat in i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med andra stycket. För fartyg som omfattas av [det reviderade utsläppshandelsdirektivet] för första gången efter att det har trätt i kraft, ska den ansvariga administrerande myndigheten godkänna den inlämnade

övervakningsplanen inom fyra månader efter fartygets första hamnanlöp under en medlemsstats jurisdiktion i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med andra stycket.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning avseende reglerna för godkännande av övervakningsplaner av de administrerande myndigheterna.”

(5) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 4 ska andra meningen ersättas med följande:

Efter bedömningen ska kontrollören meddela företaget om ändringarna uppfyller kraven. Företaget ska lämna in sin ändrade övervakningsplan till den ansvariga administrerande myndigheten så snart det har fått ett meddelande från kontrollören om att övervakningsplanen överensstämmer med kraven.”

(b) Följande punkt ska läggas till som punkt 5:

”5. Den administrerande myndigheten ska godkänna ändringar av övervakningsplanen enligt punkt 2 leden a, b, c och d i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med andra stycket i denna punkt.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning avseende reglerna för godkännande av ändringar av övervakningsplanerna av de administrerande myndigheterna.”

(6) I artikel 10 första stycket ska följande led läggas till som led k:

”k) Totala aggregerade koldioxidutsläpp som ska rapporteras enligt direktiv 2003/87/EG i samband med sjötransportverksamhet.”

(7) Följande artikel ska införas som artikel 11a:

”Artikel 11a

Rapportering och inlämning av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå

1. Företagen ska fastställa de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå under en rapporteringsperiod på grundval av uppgifterna i utsläppsrapporten och den rapport som avses i artikel 11.2 för varje fartyg som de ansvarade för under rapporteringsperioden i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 4.

2. Från och med 2024 ska företaget senast den 31 mars varje år till den ansvariga administrerande myndigheten inlämna de aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå som omfattar utsläppen under den rapporteringsperiod som ska rapporteras enligt direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet, i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 4 och som är verifierade i enlighet med kapitel III i denna förordning (*verifierade aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå*).

3. Den administrerande myndigheten får kräva att företagen lämnar in verifierade aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå senast den 31 mars, men inte tidigare än den 28 februari.

4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning avseende bestämmelserna för övervakning och rapportering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå

och inlämning av de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå till den administrerande myndigheten.”

(8) Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

(a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Mall för utsläppsrapporten och rapportering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå”

(b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Utsläppsrapporten och rapporteringen av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå ska lämnas in med hjälp av automatiserade system och format för uppgiftsutbyte, däribland elektroniska mallar.”

(9) Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kontrollören ska bedöma huruvida utsläppsrapporten och den rapport som avses i artikel 11.2 överensstämmer med kraven i artiklarna 8–12 och bilagorna I och II.”

(b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 5 och 6:

”5. Kontrollören ska bedöma om de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå överensstämmer med kraven i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 6.

Om kontrollören med rimlig säkerhet drar slutsatsen att de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå inte innehåller väsentliga felaktigheter ska kontrollören utfärda en verifieringsrapport som visar att de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå har verifierats som tillfredsställande i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 6.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning avseende bestämmelserna för verifiering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå och utfärdandet av en verifieringsrapport.”

(10) Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 2 ska led d ersättas med följande:

”d) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala koldioxidutsläppen och av de sammanlagda koldioxidutsläppen som ska rapporteras enligt direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet.”

(b) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

”4. När verifieringen av de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå beaktas ska kontrollören bedöma om de rapporterade uppgifterna är fullständiga och konsekventa med den information som företaget lämnat, inbegripet dess verifierade utsläppsrapporter och den rapport som avses i artikel 11.2.”

(11) I artikel 15 ska följande punkt läggas till som punkt 6:

”6. När det gäller verifiering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå ska kontrollören och företaget följa bestämmelserna för verifiering i de delegerade akter som antagits i enlighet med det andra stycket. Kontrollören ska inte verifiera utsläppsrapporten och den rapport som avses i artikel 11.2 för varje fartyg som företaget ansvarar för.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning avseende bestämmelserna för verifiering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå, inbegripet verifieringsmetoder och verifieringsförfaranden.”

(12) I artikel 16 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Kontrollörer som bedömer övervakningsplaner, utsläppsrapporter och aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå samt utfärdar sådana verifieringsrapporter och dokument om överensstämmelse som avses i den här förordningen ska vara ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för den verksamhet som omfattas av tillämpningsområdet för den här förordningen.”

(13) I artikel 20 ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. Om ett fartyg har underlåtit att uppfylla kraven på övervakning och rapportering under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, får den behöriga myndigheten i ankomsthamnens medlemsstat, efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett avvisningsbeslut, vilket ska anmälas till kommissionen, Emsa, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Som följd av ett sådant avvisningsbeslut ska alla medlemsstater, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, vägra tillträde till samtliga sina hamnar för det berörda fartyget till dess att rederiet uppfyller sina övervaknings- och rapporteringsskyldigheter enligt artiklarna 11 och 18. Den medlemsstat vars flagg fartyget för ska, efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, beordra att fartyget kvarhålls till dess att rederiet uppfyller sina skyldigheter. Fullgörandet av dessa skyldigheter ska intygas genom att ett giltigt dokument om överensstämmelse delges den behöriga nationella myndighet som utfärdade avvisningsbeslutet. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.”

(14) Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 2 ska följande stycke läggas till:

”Kommissionen ska ges befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 5.2, för att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fungerar, och artiklarna 6.8, 7.5, 11a.4, 13.6 och 15.6, tills vidare från och med ikraftträdandet av [den reviderade förordningen om övervakning, rapportering och verifiering].”

(b) **I punkterna 3 och 5 ska orden** “artiklarna 5.2, 15.5, 16.3” **ersättas med orden** “artiklarna 5.2, 6.8, 7.5, 11a.4, 13.6, 15.5, 15.6 och 16.3”.

Artikel 4

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att uppfylla artiklarna 1 och 2 i detta direktiv senast den 31 december 2023. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Övergångsbestämmelser

1. När medlemsstaterna uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 4.1 i detta direktiv ska de säkerställa att deras nationella lagstiftning som införlivar artiklarna 3u, 10a.3, 10a.4 och 10c.7 i direktiv 2003/87/EG samt punkt 1 i bilaga I till det direktivet, i den lydelse som var tillämplig den [*dagen före den dag då detta direktiv träder i kraft*], fortsätter att gälla till och med den 31 december 2025.

Artikel 6

Den dag då artikel 3 börjar tillämpas

Artikel 3 ska tillämpas från och med den [*datum för den dag då det reviderade utsläppshandelsdirektivet träder i kraft*].

Artikel 7

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 8

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna. Artikel 3 är dock till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Innehåll

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

1.2. Berörda politikområden

1.3. Typ av förslag eller initiativ

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

1.4.4. Prestationsindikatorer

1,5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet i unionens intervention” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

1.5.5. En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

1.6. Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

1.7. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

3.2.5. Bidrag från tredje part

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG och beslut (EU) 2015/1814 för att stärka EU:s system för handel med utsläppsrätter och utvidga det i enlighet med unionens höjda klimatambitioner för 2030.

1.2. Berörda politikområden

Klimatpolitik

Rubrik 3: Naturresurser och miljö

Avdelning 9: Miljö och klimatpolitik

1.3. Förslaget eller initiativet avser

☐ **en ny åtgärd**

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd[67]

✓ **en förlängning av en befintlig åtgärd**

☐ **en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd**

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Att se över direktivet om utsläppshandelssystemet på ett sätt som står i proportion till klimatambitionen för 2030 att uppnå nettominskningar av växthusgasutsläppen på minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer och med en gradvis och balanserad utveckling mot klimatneutralitet fram till 2050 på ett kostnadseffektivt och konsekvent sätt, och samtidigt ta hänsyn till behovet av en rättvis omställning och behovet av att alla sektorer bidrar till EU:s klimatinsatser.

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Specifikt mål nr 1

Stärka EU:s utsläppshandelssystem i dess nuvarande form för att på lämpligt sätt bidra till ett övergripande mål på minst 55 % minskade växthusgasutsläpp jämfört med 1990.

Specifikt mål nr 2

Säkerställa ett fortsatt effektivt skydd för de sektorer som är utsatta för en betydande risk för koldioxidläckage samtidigt som användningen av koldioxidsnål teknik stimuleras.

Specifikt mål nr 3

Ta itu med de fördelningsmässiga och sociala effekterna av denna omställning genom att se över användningen av, storleken på och funktionen hos finansieringsmekanismerna för låga koldioxidutsläpp.

[67] I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

Specifikt mål nr 4

Säkerställa att andra sektorer än de som för närvarande omfattas av EU:s utsläppshandelssystem på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till de utsläppsminskningar som krävs enligt EU:s mål och åtagandena i Parisavtalet, särskilt genom att utsläppen från sjötransporter omfattas av reglerna för EU:s utsläppshandelssystem och genom en ändring av förordning (EG) nr 2015/757 så att den anpassas till utsläppshandel.

Specifikt mål nr 5

Säkerställa att andra sektorer än de som för närvarande omfattas av EU:s utsläppshandelssystem på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till de utsläppsminskningar som krävs enligt EU:s mål och åtagandena i Parisavtalet, även genom utsläppshandel för byggnader och vägtransporter, samtidigt som synergier säkerställs med annan kompletterande politik som är inriktad på dessa sektorer.

Specifikt mål nr 6

Se över reserven för marknadsstabilitet i linje med motsvarande rättsliga skyldighet och undersöka eventuella ändringar av dess utformning för att uppfylla de rättsliga målen i beslutet om reserven och för att ta itu med eventuella frågor som kan komma att tas upp i samband med den höjda ambitionsnivån.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Den nuvarande lagstiftningen om utsläppshandelssystemet reviderades 2018 för att uppnå en utsläppsminskning på 43 % 2030 jämfört med 2005 års nivåer, i överensstämmelse med EU:s utsläppsminskningsmål på minst 40 % 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Om lagstiftningen förblir oförändrad skulle de ekonomiska sektorer som för närvarande omfattas av utsläppshandelssystemet inte ge ett tillräckligt bidrag till EU:s reviderade övergripande mål att minska växthusgasutsläppen med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990.

I detta initiativ fastställs den ram som krävs för att uppnå de förväntade utsläppsminskningarna genom att

- anpassa EU:s utsläppshandelssystem till den höjda klimatambitionen på minst 55 % utsläppsminskning i enlighet med den europeiska klimatlagen[68],

- stärka innovationsfonden som en utökad insats för att snabbt få ut koldioxidsnål teknik på marknaden så att EU kan nå sitt utsläppsminskningsmål,

- stärka moderniseringsfonden för att påskynda moderniseringen av energisystemen i medlemsstater med lägre inkomster,

- säkerställa att sjötransportsektorn på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till de utsläppsminskningar som krävs för att uppnå EU:s mål och åtagandena i Parisavtalet, särskilt genom att omfatta åtminstone utsläppen från sjötransporter inom EES,

- säkerställa ett relevant bidrag från byggnads- och vägtransportsektorerna till det nya utsläppsminskningsmålet.

[68] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

Ramen ses över på ett sätt som bevarar integriteten i det nuvarande utsläppshandelssystemet och tar hänsyn till behovet av att ta itu med fördelningsfrågor och energifattigdom.

1.4.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Indikator nr. 1: Minskningsnivån för växthusgasutsläpp i EU 2030 (minskningsmål på 55 % jämfört med 1990 års nivåer, i enlighet med den europeiska klimatlagen).

Indikator nr. 2: Minskningsnivån för växthusgasutsläpp i de sektorer som omfattas av EU:s befintliga utsläppshandelssystem 2030 (minskningsmål på 61 % jämfört med 2005).

Indikator nr. 3: Minskningsnivån för växthusgasutsläpp i vägtransport- och byggnadssektorerna i det nya utsläppshandelssystemet 2030 (minskningsmål på 43 % jämfört med 2005).

Minskningsnivåerna för växthusgasutsläpp i EU rapporteras enligt förordning (EU) 2018/1999 och annan sekundärlagstiftning som rör övervakning och rapportering av utsläppshandelssystemet.

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv och kommissionen ska utarbeta tillhörande genomförandeåtgärder.

Ytterligare åtgärder att utveckla, med början när direktivet antagits, kommer att inbegripa revidering och antagande av ett antal sekundärrättsakter. Detta gäller särskilt sekundärlagstiftningen med detaljerade bestämmelser om auktionering, unionsregistret, övervakning och rapportering av utsläpp och verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer, samt gratis tilldelning. Genomförandet kommer också att kräva it-utveckling av unionsregistret för att hantera nya typer av utsläppsrätter och nya operatörer, samt lansera ett nytt upphandlingsförfarande för den gemensamma auktionsplattformen. It-utveckling och valet av upphandling kommer att göras i enlighet med meddelandet om riktlinjer för finansiering av it-teknik och cybersäkerhet av den 10 september 2020[69].

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet i unionens intervention” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

Klimatförändringarna är ett gränsöverskridande problem och EU-åtgärder kan effektivt komplettera och förstärka regionala, nationella och lokala åtgärder. Höjningen av målet för EU:s minskning av växthusgasutsläppen till 2030 kommer att påverka många sektorer i EU:s ekonomi. Samordnade åtgärder på EU-nivå är därför oumbärliga och har en mycket större chans att leda till den nödvändiga

[69] C(2020) 6126.

omställningen och fungera som en stark drivkraft för kostnadseffektiv förändring och konvergens uppåt. Många av inslagen i detta förslag har dessutom en viktig inremarknadsdimension, särskilt de alternativ som rör skydd mot koldioxidläckage och finansieringsmekanismer för låga koldioxidutsläpp.

Som koldioxidmarknad ger EU:s utsläppshandelssystem incitament att minska utsläppen med hjälp av de mest kostnadseffektiva lösningarna först inom de verksamheter som omfattas av systemet, och därigenom uppnå större effektivitet tack vare dess omfattning. Om en liknande åtgärd genomförs nationellt skulle detta leda till mindre, fragmenterade koldioxidmarknader med risk för snedvridning av konkurrensen och sannolikt högre totala minskningskostnader. Samma logik gäller för utvidgningen av koldioxidprissättning till nya sektorer.

Sjötransporternas gränsöverskridande dimension kräver samordnade åtgärder på EU-nivå. EU-åtgärder kan också inspirera och bana väg för utvecklingen av globala åtgärder, t.ex. när det gäller sjötransporter inom Internationella sjöfartsorganisationen.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Direktivet om EU:s system för utsläppshandel är ett befintligt politiskt instrument som antogs 2003. Kommissionen har förvärvat värdefulla erfarenheter under de mer än 15 år då EU:s system för utsläppshandel har varit i drift.

Detta förslag bygger på erfarenheter från tidigare ändringar av och initiativ för EU:s utsläppshandelssystem, däribland den senaste översynen som avslutades 2018, meddelandet om höjning av Europas klimatambition för 2030, den långsiktiga strategin för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi och andra relevanta initiativ inom ramen för den europeiska gröna given. Initiativet bygger också på den process som är baserad på de integrerade nationella energi- och klimatplanerna och den ram som ingår i styrningsförordningen.

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Tillhörande driftsutgifter kan täckas av anslag inom Life-programmet[70], i enlighet med överenskommelsen i den nuvarande fleråriga budgetramen.

Förslaget är en del av klimat- och energipaketet "55 %-paketet” (Fit for 55) Det övergripande målet med paketet är att anpassa unionslagstiftningen till EU:s höjda klimatambition. Alla initiativ i paketet är nära sammankopplade och vart och ett beror på utformningen av de andra. Detta lagstiftningsförslag kompletterar förslagen i paketet och är förenligt med dem.

Överensstämmelse med annan unionspolitik säkerställs också genom samstämmighet mellan konsekvensbedömningarna för EU:s utsläppshandelssystem och dem för återstoden av ramen för klimat-, energi- och transportpolitiken fram till 2030[71],

[70] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/783 av den 29 april 2021 om inrättande av ett program för miljö och klimatpolitik (Life) samt om upphävande av förordning (EU) nr 1293/2013 (EUT L 172, 17.5.2021, s. 53).

[71] Särskilt förordningen om ansvarsfördelning, förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF), normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lastbilar direktivet om förnybar energi (REDII), energieffektivitetsdirektivet samt, i ett senare skede, direktivet om byggnaders energiprestanda. Andra relevanta initiativ är översynen av energiskattedirektivet, handlingsplanen för nollutsläpp och översynen av direktivet om industriutsläpp, initiativ om mobilitet

såsom komplementariteten mellan utvidgningen av handeln med utsläppsrätter och energieffektivitetsdirektivet[72] och med andra åtgärder som ingår som en del av åtgärdspaketet för att ta itu med växthusgasutsläppen från sjötransporterna. En gemensam utgångspunkt och gemensamma huvudscenarier med andra initiativ i paketet används. Dessa scenarier tar hänsyn till alla relevanta EU-åtgärder och all relevant EU-politik.

Ytterligare administrativa kostnader kan begränsas genom att i möjligaste mån använda de befintliga strukturer som används för direktivet om allmänna regler för punktskatt och energiskattedirektivet. De ytterligare energibesparingarna skulle i sin tur förbättras genom det nya utsläppshandelssystemet med dess potentiella koppling till energibesparingar enligt artikel 7 i energieffektivitetsdirektivet.

1.5.5. En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

- Varaktighet för och budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

☐ **begränsad varaktighet**

☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ

☐ budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

✓ **obegränsad varaktighet**

- Efter en inledande period 2023–2024
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.6. Planerad metod för genomförandet[73]

✓ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

✓ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;

✓ av genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

✓ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

✓ EIB och Europeiska investeringsfonden

---

såsom de för transportbränslen (FuelEU för sjöfart och ReFuelEU för luftfart) och ett förslag till en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM).

72 Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG (EUT L 315, 14.11.2012, s. 1).

73 Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen

☐ offentligrättsliga organ

☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de lämnar tillräckliga ekonomiska garantier

☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som lämnar tillräckliga ekonomiska garantier

☐ personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under ”Anmärkningar”.

Anmärkningar

Förvaltningen av EU:s utsläppsrätter sker genom lagstiftning som kommissionen ansvarar för. Innovationsfonden genomförs till stor del av Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea). Moderniseringsfonden drivs av de stödmottagande medlemsstaterna i nära samarbete med Europeiska investeringsbanken (EIB), den investeringskommitté som inrättats för fonden och Europeiska kommissionen.

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Kommissionen kommer att fortsätta övervaka och utvärdera hur utsläppshandelssystemet fungerar i sin årliga rapport om koldioxidmarknaden i enlighet med artikel 10.5 i direktivet om handel med utsläppsrätter. Detta omfattar även effekterna av den pågående översynen av utsläppshandelssystemet. Kommissionens årliga rapport om koldioxidmarknaden och medlemsstaternas årliga rapport ska också tillämpas på sektorer till vilka utsläppshandeln utvidgas. Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter som erhålls genom regleringen av de nya sektorerna kommer att vara en viktig informationskälla för kommissionen när det gäller att utvärdera framstegen inom de berörda sektorerna.

Dessutom regleras bedömningen av framstegen med tillämpningen av direktivet om utsläppshandelssystemet i nuvarande artikel 21, enligt vilken medlemsstaterna varje år ska överlämna en rapport till kommissionen i vilken särskild uppmärksamhet ägnas olika frågor, däribland tilldelning av utsläppsrätter, förandet av register, tillämpningen av genomförandebestämmelserna för övervakning och rapportering, verifiering och ackreditering samt frågor som gäller efterlevnaden.

Slutligen genomför kommissionen regelbundet studier av olika relevanta aspekter av EU:s klimatpolitik.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

Ej tillämpligt – Förslaget rör inte något nytt finansieringsprogram utan utformar långsiktig politik. Genomförandemetod, finansieringsmekanismer, betalningsvillkor och kontrollstrategi rörande felprocent är inte tillämpliga. Genomförandet av detta förslag kommer att kräva omfördelning av personalresurser inom kommissionen. Lämpliga förfaranden finns redan.

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

EU:s utsläppshandelssystem är det viktigaste politiska styrmedlet för att uppnå EU:s utsläppsminskningar från ungefär halva ekonomin. Sedan 2013 har kommissionen i uppgift att tillhandahålla ett unionsregister, en elektronisk databas som ger en korrekt redovisning av alla transaktioner med utsläppsrätter , en gemensam plattform för auktionering av medlemsstaternas utsläppsrätter och relevant stödinfrastruktur för dessa. Unionsregistret som omfattar utsläppsrätterna enligt utsläppshandelssystemet hotas av bedrägliga it-attacker som kan leda till stöld eller förskingring av utsläppsrätter, med betydande ekonomiska förluster (upp till flera miljarder euro) som följd, rättsliga tvister och betydande inverkan på kommissionens anseende och trovärdighet. Risken är övergripande och omfattar, förutom GD CLIMA, även generaldirektoraten DIGIT, HR-DS, BUDG och LS. Förebyggande åtgärder har införts. Den finansiella risken skulle öka i takt med att värdet på koldioxidmarknaden ökar. Gratis tilldelning av utsläppsrätter till ett mycket högt totalt värde kräver även strikta riktlinjer om hur dessa rättigheter kan fördelas, och säkerställande av efterlevnaden av gällande regler. Detta inbegriper

förvaltnings- och kontrollsystem på medlemsstatsnivå och på kommissionsnivå. Slutligen kommer tillägget av de nya sektorerna till utsläppshandelssystemet att öka systemets totala täckning samt motsvarande marknadsvärde och tillhörande risker.

En styrkommitté på hög nivå med ansvarigt generaldirektorat och associerade generaldirektorat existerar sedan 2011. En fullständig riskbedömning har genomförts under 2014 och har identifierat nya it-säkerhetsåtgärder som vidtagits från och med 2015. Till följd av rekommendationerna från tjänsten för internrevision i dess revisionsrapport om utsläppshandelssystemets register (it-säkerhet) har åtgärder för att ytterligare förbättra registersystemets säkerhet samt för förvaltning, kvalitetssäkring och provning genomförts. Ytterligare förebyggande åtgärder håller på att genomföras sedan 2014.

Under 2019 gjordes en ny riskbedömning för unionsregistret. DG CLIMA utarbetade en ny säkerhetsplan med tolv säkerhetsåtgärder som ska genomföras inom två år i nära samarbete med DIGIT.

Genomförandet övervakas på högsta ledningsnivå med regelbundna styrkommittéer bland GD CLIMA och DIGIT.

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

Detta initiativ för inte med sig några nya väsentliga kontroller eller risker som inte skulle omfattas av befintliga ramar för internkontroll. Inga särskilda åtgärder förutom tillämpning av budgetförordningen har planerats.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Som svar på de särskilda riskerna för bedrägeri inom EU:s utsläppshandelssystem förstärkte GD CLIMA kommissionens riktlinjer om yrkesetik och integritet genom en särskild uppförandekod i samband med insiderbrott, bedrägerier och spridning av känsliga uppgifter, men också genom särskild utbildning och medvetandehöjande initiativ. Dessutom utarbetades en strategi för klassificering av känslig information inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, med tillhörande hanteringsanvisningar, med 3 nivåer för känslighet. De tillhörande tre märkningsstegen godkändes av GD HR-DS (säkerhetsmeddelande 1 version 10). 2019 offentliggjorde GD HR-DS säkerhetsmeddelande C(2019) 1904 om uppdatering av informationspolicyn om känslig icke-klassificerad information. DG CLIMA offentliggjorde i linje med den nya policyn nya hanteringsanvisningar för känslig, icke-klassificerad information från DG CLIMA. Lämpliga kurser för nyanställda anordnas regelbundet.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

(2) Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.[1]	från Efta-länder [2]	från kandidatländer[3]	från tredjeländer	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
3	09 01 01 01	Icke-diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
3	09 02 03	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
7	20 01 02 01	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7	20 02 06 01	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7	20 02 06 02	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7	20 02 06 03	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

(3) Nya budgetrubriker som föreslås: Ej tillämpligt.

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ✓ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	3	”Naturresurser och miljö”

GD: CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTALT**
Driftsanslag								
09 02 03	Åtaganden	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	**8,126**
	Betalningar	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	**5,622**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
TOTALA anslag för GD CLIMA	**Åtaganden**	**= 1 + 3**	**2,270**	**3,118**	**3,615**	**3,077**	**2,320**	**14,400**
	Betalningar	**= 2 + 3**	**1,029**	**2,128**	**2,815**	**2,931**	**2,992**	**11,895**

TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	**8,126**
	Betalningar	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	**5,622**
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
TOTALA anslag för RUBRIK 3 i den fleråriga budgetramen	**Åtaganden**	**= 4 + 6**	**2,270**	**3,118**	**3,615**	**3,077**	**2,320**	**14,400**
	Betalningar	**= 5 + 6**	**1,029**	**2,128**	**2,815**	**2,931**	**2,992**	**11,895**

	Åtaganden	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	**8,126**
TOTALA driftsanslag	Betalningar	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	**5,622**
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
TOTALA anslag för RUBRIKERNA 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	**Åtaganden**	**= 4 + 6**	**2,270**	**3,118**	**3,615**	**3,077**	**2,320**	**14,400**
	Betalningar	**= 5 + 6**	**1,029**	**2,128**	**2,815**	**2,931**	**2,992**	**11,895**

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt (bilaga V till de interna bestämmelserna), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
GD: CLIMA						
Personalresurser	3 344	3,648	3,648	3,648	3,648	**17,936**
Övriga administrativa utgifter	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	**0,910**
GD CLIMA TOTALT	**3,554**	**4,052**	**3,824**	**3,708**	**3,708**	**18,846**

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	**3,554**	**4,052**	**3,824**	**3,708**	**3,708**	**18,846**

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
TOTALA anslag under RUBRIKERNA 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	**33,245**
	Betalningar	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	**30,741**

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning	Budgetrubrik	OUTPUT		2023		2024		2025		2026		2027		TOTALT	
		Typ[1]	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.
Specifikt mål 4 – sjöfart															
- uppdatera Thetis MRV-plattformen	09 02 03	samarbetsavtal med Emsa			0,250										**0,250**
- ändringar i unionsregistret	09 02 03	Tjänstekontrakt:			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		**0,949**
	09 01 01 01	Externa avtal med tid och medel (QTM), utrustning			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		**2,314**
- utökning av servicekontor	09 02 03	Tjänstekontrakt:			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		**0,280**
	09 01 01 01	Externa avtal med tid och medel (QTM), utrustning			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		**0,306**
- uppdatering av rapporteringssystemet för utsläppshandelssystemet	09 02 03	Tjänstekontrakt:			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		**0,579**
Delsumma för specifikt mål nr 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		**4,677**
specifikt mål nr 5 – byggnader och transporter															
- ändringar i unionsregistret	09 02 03	Tjänstekontrakt:			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		**0,633**
	09 01 01 01	Externa avtal med tid och medel (QTM), utrustning			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		**1,476**
- utökning av servicekontor	09 02 03	Tjänstekontrakt:			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		**1,007**
	09 01 01 01	Externa avtal med tid och medel (QTM), utrustning			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		**2,178**
- uppdatering av rapporteringssystemet för	09 02 03	Tjänstekontrakt:			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		**4,429**

utsläppshandelssystemet														
Delsumma för specifikt mål nr 5					**1,036**		**1,898**		**2,734**		**2,362**		**1,692**		**9,722**
TOTALT					**2,270**		**3,118**		**3,615**		**3,077**		**2,320**		**14,400**

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ✓ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen						
Personalresurser	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	**17,936**
Övriga administrativa utgifter	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	**0,910**
Delsumma RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	**18,846**
Belopp utanför RUBRIK 7[1] i den fleråriga budgetramen						
Personalresurser						
Andra anslag av administrativ natur Delsumma	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	**6,273**
TOTALT	**4,583**	**5,684**	**5,300**	**4,892**	**4,660**	**25,119**

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

3.2.3.1. Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ✓ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

		2023	2024	2025	2026	2027
Ÿ Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)						
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)		22	24	24	24	24
20 01 02 03 (vid delegationer)						
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)						
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)						
Annan budgetrubrik (ange vilken)						
Ÿ Extern personal (i heltidsekvivalenter: FTE)[1]						
20 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)						
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)						
XX 01 xx yy zz	- vid huvudkontoret					
	- vid delegationer					
01 01 01 02 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)						
01 01 01 12 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)						
Annan budgetrubrik (ange vilken)						
TOTALT		**22**	**24**	**24**	**24**	**24**

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Ytterligare personalresurser krävs för följande: - Utarbetande och godkännande av ändringar av sekundärlagstiftning med detaljerade genomförandebestämmelser för auktionering, unionsregistret, övervakning och rapportering, verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer, gratis tilldelning. - Genomförandeuppgifter i samband med utvidgningen av utsläppshandelssystemet till sjötransporter (inbegripet nödvändiga ändringar av det befintliga systemet för övervakning, rapportering och verifiering) och den nya utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter. - Upphandling av den eller de nya auktionsplattformarna för auktionering av allmänna utsläppsrätter, samt en ny typ av utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna. - Övervakning av genomförandet av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheterna. - Fortsatt genomförande och tillsyn av klimatfonder.

	- It-anpassning av unionsregistret.
Extern personal	

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ✓ kan finansieras fullständigt inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Utgifterna kommer att täckas av Life-anslaget.

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

-

- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

-

3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ✓ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**Totalt**
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen						
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering						

Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ✓Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
  - ✓ Påverkan på egna medel
  - ✓Påverkan på andra inkomster
  - ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna[74]				
		2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Artikel …….						

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs.

-

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

Detta kan inte kvantifieras

[74] Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.