



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 25 czerwca 2022 r.
(OR. fr, en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0211(COD)

10509/22
ADD 1

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
AGRI 281
COMPET 522
ECOFIN 650
CODEC 966

NOTA

Od: Prezydencja

Do: Rada

Nr dok. Kom.: 10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final

Dotyczy: Pakiet „Gotowi na 55”
Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757
– Podejście ogólne

W związku z posiedzeniem Rady ds. Środowiska w dniu 28 czerwca 2022 r. delegacje otrzymują w załączeniu kompromisowy tekst prezydencji w sprawie powyższego *dossier*.

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757¹

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹ Zmiany w stosunku do poprzedniej wersji kompromisowego tekstu prezydencji są oznaczone **wytłuszczeniem i podkreśleniem**, a skreślenia – symbolem [...]. Wcześniejsze zmiany zostały podkreślone.

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁴ a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”)⁵. Strony porozumienia uzgodniły, że utrzymają wzrost średniej temperatury na świecie znacznie poniżej 2 °C ponad poziom sprzed epoki przemysłowej i że będą kontynuować starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej.
- (2) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.⁶
- (3) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w UE do 2050 r.; ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie sprawiedliwa i sprzyjająca włączeniu społecznemu, tak by nikt nie był pozostawiony w tyle.

⁴ Motywy nie zostały zmienione, oprócz konkretnych wyjątków.

⁵ Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

⁶ COM(2019) 640 final.

- (4) Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia, warunków życia i pracy oraz dobrostanu obywateli Unii, które pokazały, że nasze społeczeństwo i nasza gospodarka muszą zwiększyć swoją odporność na wstrząsy zewnętrzne i wcześniej podejmować działania, aby im zapobiegać lub je łagodzić. Obywatele Unii nadal wyrażają silne przekonanie, że dotyczy to w szczególności zmiany klimatu⁷.
- (5) UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do roku 2030 w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.⁸
- (6) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁹ Unia utrwaliła w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.
- (7) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki. W związku z tym należy dostosować ambitny cel w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), ustanowionego na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰ w celu wspierania zmniejszania emisji gazów cieplarnianych w efektywny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo sposób, tak aby był on zgodny z celem polegającym na redukcji emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce do roku 2030.

⁷ Specjalne badanie Eurobarometr nr 513 dotyczące zmiany klimatu, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_pl).

⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

¹⁰ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

- (8) EU ETS powinien stanowić zachętę do produkcji w instalacjach, które częściowo lub całkowicie redukują emisję gazów cieplarnianych. W związku z tym należy zmienić opis niektórych kategorii działań w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, aby zapewnić objęcie zakresem EU ETS instalacji, które prowadzą działalność wymienioną w załączniku I i osiągają wartość progową zdolności produkcyjnych związaną z tą samą działalnością, ale nie emitują żadnych gazów cieplarnianych, a tym samym zapewnić równe traktowanie instalacji w odnośnych sektorach. Ponadto przydział bezpłatnych uprawnień do produkcji danego produktu powinien być niezależny od charakteru procesu produkcyjnego. Konieczna jest zatem zmiana definicji produktów oraz procesów i emisji objętych niektórymi wskaźnikami referencyjnymi, aby zapewnić równe szanse dla nowych i istniejących technologii. Konieczne jest również rozdzielenie aktualizacji wartości wskaźników referencyjnych dla rafinerii i dla wodoru w celu odzwierciedlenia rosnącego znaczenia produkcji wodoru poza sektorem rafinerii.
- (8a) W następstwie zmiany produktów oraz procesów i emisji, których dotyczą niektóre wskaźniki referencyjne, konieczne jest zapewnienie, aby producenci nie otrzymywali podwójnej rekompensaty za te same emisje w ramach zarówno przydziału bezpłatnych uprawnień, jak i rekompensaty kosztów pośrednich, a zatem należy dostosować środki finansowe tak, aby rekompensować koszty pośrednie przenoszone na ceny energii elektrycznej.
- (9) Dyrektywę Rady 96/61/WE¹¹ uchylono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE¹². Należy odpowiednio uaktualnić odniesienia do dyrektywy 96/61/WE w art. 2 dyrektywy 2003/87/WE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. Biorąc pod uwagę potrzebę pilnej redukcji emisji w całej gospodarce, państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia działań w celu zredukowania emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem EU ETS za pomocą polityki innej niż dopuszczalne wartości emisji przyjęte na mocy dyrektywy 2010/75/UE.

¹¹ Dyrektywa Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r. dotycząca zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli (Dz.U. L 257 z 10.10.1996, s. 26).

¹² [Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych \(zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola\)](#), Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.

- (10) W swoim komunikacie pt. „Droga do zdrowej planety dla wszystkich”¹³ Komisja wzywa do poprowadzenia UE w kierunku eliminacji zanieczyszczeń do 2050 r. poprzez ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, wód słodkich, mórz i gleb do poziomów nieuznawanych już za szkodliwe dla zdrowia i ekosystemów naturalnych. Środki podejmowane na podstawie dyrektywy 2010/75/UE, która jest głównym instrumentem regulującym emisje zanieczyszczeń powietrza, wody i gleby, często umożliwią również redukcję emisji gazów cieplarnianych. Zgodnie z art. 8 dyrektywy 2003/87/WE państwa członkowskie powinny zapewnić koordynację między wymogami dotyczącymi pozwoleń określonymi w dyrektywie 2003/87/WE a wymogami określonymi w dyrektywie 2010/75/UE.
- (11) Uwzględniając fakt, że nowe innowacyjne technologie będą często umożliwiać redukcję emisji zarówno gazów cieplarnianych, jak i zanieczyszczeń, ważne jest zapewnienie synergii między politykami prowadzącymi do redukcji emisji zarówno gazów cieplarnianych, jak i zanieczyszczeń, mianowicie dyrektywy 2010/75/UE, oraz dokonanie przeglądu ich skuteczności w tym zakresie.
- (12) Definicję wytwórców energii elektrycznej wykorzystano do określenia maksymalnej ilości przydziałów bezpłatnych uprawnień dla przemysłu w latach 2013–2020, lecz doprowadziła ona do odmiennego traktowania elektrociepłowni w porównaniu z instalacjami przemysłowymi. Aby zachęcić do stosowania wysokosprawnej kogeneracji oraz zapewnić równe traktowanie wszystkich instalacji otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień na produkcję ciepła i lokalnego ogrzewania, w dyrektywie 2003/87/WE należy skreślić wszystkie odniesienia do wytwórców energii elektrycznej. Ponadto w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/331¹⁴ określono kwalifikowalność wszystkich procesów przemysłowych do przydziału bezpłatnych uprawnień. W związku z tym przepisy dotyczące wychwytywania i składowania dwutlenku węgla zawarte w art. 10a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE stały się nieaktualne i powinny zostać skreślone.

¹³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Droga do zdrowej planety dla wszystkich, Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby (COM(2021) 400 final).

¹⁴ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/331 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia przejściowych zasad dotyczących zharmonizowanego przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w całej Unii na podstawie art. 10a dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 59 z 27.2.2019, s. 8).

- (13) Gazy cieplarniane, które nie są bezpośrednio uwalniane do atmosfery, należy uznać za emisje w ramach EU ETS, a uprawnienia z tytułu tych emisji należy umorzyć, chyba że są one składowane na składowisku zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE¹⁵ lub są trwale związane chemicznie z produktem, tak że nie przedostają się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych określających warunki, w których gazy cieplarniane mają być uznawane za trwale związane chemicznie z produktem, tak aby nie przedostawały się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu, w tym do uzyskiwania świadectwa usunięcia dwutlenku węgla, w stosownych przypadkach, z uwzględnieniem zmian regulacyjnych w odniesieniu do świadectwa usunięcia dwutlenku węgla.
- (14) Międzynarodowa działalność w zakresie transportu morskiego obejmująca rejsy między portami podlegającymi jurysdykcji dwóch różnych państw członkowskich lub między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem niepodlegającym jurysdykcji żadnego z państw członkowskich jest jedynym rodzajem działalności w zakresie transportu nieobjętym poprzednimi zobowiązaniami Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Emisje pochodzące z paliw sprzedawanych w Unii na potrzeby podróży rozpoczynających się w jednym państwie członkowskim i kończących się w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim wzrosły od 1990 r. o około 36 %. Emisje te stanowią blisko 90 % wszystkich emisji pochodzących z żeglugi w Unii, ponieważ od 1990 r. emisje pochodzące z paliwa sprzedawanego w Unii na potrzeby rejsów rozpoczynających się i kończących w tym samym państwie członkowskim zostały zredukowane o 26 %. W dotychczasowym scenariuszu postępowania przewiduje się, że emisje z międzynarodowej działalności w zakresie transportu morskiego wzrosną o około 14 % w latach 2015–2030 i o 34 % w latach 2015–2050. Jeżeli wpływ działalności w zakresie transportu morskiego na zmianę klimatu będzie wzrastał zgodnie z prognozami, będzie to miało znaczący negatywny wpływ na redukcje dokonywane przez inne sektory w celu przeciwdziałania zmianie klimatu.

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie geologicznego składowania dwutlenku węgla oraz zmieniająca dyrektywę Rady 85/337/EWG, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE, 2001/80/WE, 2004/35/WE, 2006/12/WE, 2008/1/WE i rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 114).

- (15) W 2013 r. Komisja przyjęła strategię stopniowego włączania emisji morskich do polityki Unii w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Pierwszym krokiem tego podejścia było ustanowienie przez Unię w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757¹⁶ systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji z transportu morskiego, po czym miało nastąpić ustanowienie celów redukcji dla sektora morskiego i zastosowanie środka rynkowego. Zgodnie z zobowiązaniem współprawodawców wyrażonym w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410¹⁷ działania ze strony Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) lub Unii, w tym prace przygotowawcze dotyczące przyjęcia i wdrożenia środka zapewniającego, aby sektor ten wnosił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego, przy należyтым uwzględnieniu przez wszystkie zainteresowane strony, powinny zacząć się w 2023 r.
- (16) Zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/410 Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów osiągniętych w IMO w realizacji ambitnego celu redukcji emisji i środków towarzyszących, aby zapewnić, by sektor transportu morskiego wnosił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego. W ramach IMO podejmowane są starania na rzecz ograniczenia emisji z obszarów morskich na świecie i należy je wspierać, w tym szybkie wdrożenie Wstępnej strategii IMO ws. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, przyjętej w 2018 r., w której mowa jest również o możliwych środkach rynkowych zachęcających do redukcji emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej. Mimo iż niedawne postępy osiągnięte przez IMO zasługują na uznanie, do tej pory środki te nie okazały się wystarczające [...] do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego.

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

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814 (Dz.U. L 76 z 19.3.2018, s. 3).

- (17) W Europejskim Zielonym Ładzie Komisja wyraziła zamiar wprowadzenia dodatkowych środków w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu morskiego za pomocą pakietu środków umożliwiających Unii osiągnięcie jej celów w zakresie redukcji emisji. W tym kontekście należy zmienić dyrektywę 2003/87/WE w celu włączenia sektora transportu morskiego do EU ETS, aby zagwarantować, że sektor ten przyczyni się do osiągnięcia bardziej ambitnych celów Unii w zakresie klimatu, a także celów porozumienia paryskiego, które wymaga, aby kraje rozwinięte przewodziły, przyjmując cele redukcji emisji gazów cieplarnianych obejmujące całość gospodarki, podczas gdy kraje rozwijające zachęca się do przechodzenia z czasem do celów redukcji lub ograniczenia emisji gazów cieplarnianych obejmujących całość gospodarki.¹⁸ Biorąc pod uwagę, że emisje pochodzące z międzynarodowego lotnictwa poza Europą powinny zostać ograniczone od stycznia 2021 r. w drodze globalnych działań rynkowych, podczas gdy brak jest działań, które ograniczałyby lub wyceniały emisje pochodzące z transportu morskiego, wskazane jest, aby EU ETS obejmował część emisji pochodzących z rejsów między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego, przy czym państwo trzecie mogłoby zdecydować o podjęciu odpowiednich działań w odniesieniu do pozostałej części emisji. Rozszerzenie EU ETS na sektor transportu morskiego powinno zatem obejmować połowę emisji ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowę emisji ze statków odbywających rejsy wyruszających z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywających do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, emisje ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz emisje podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Podejście to zostało uznane za praktyczny sposób rozwiązania kwestii wspólnych, lecz zróżnicowanych odpowiedzialności i możliwości, co było od dawna wyzwaniem w kontekście UNFCCC. Uwzględnienie części emisji pochodzących zarówno z rejsów przychodzących, jak i wychodzących między Unią a państwami trzecimi zapewnia skuteczność EU ETS, w szczególności poprzez zwiększenie wpływu środka na środowisko w porównaniu z zakresem geograficznym ograniczonym do rejsów w obrębie UE, przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka zawinięć do portów w celu ominięcia przepisów oraz ryzyka przeniesienia działalności przeładunkowej poza Unię.

¹⁸ Porozumienie paryskie, art. 4 ust. 4.

Aby zapewnić płynne włączenie sektora do EU ETS, należy stopniowo zwiększać liczbę uprawnień umarzanych przez przedsiębiorstwa żeglugowe w odniesieniu do zweryfikowanych emisji zgłoszonych za lata 2024–2026. Aby chronić integralność środowiskową systemu, w zakresie, w jakim w tych latach umarza się mniejszą liczbę uprawnień w odniesieniu do zweryfikowanych emisji dla transportu morskiego, po ustaleniu różnicy między zweryfikowanymi emisjami a uprawnieniami umorzonymi każdego roku, należy anulować odpowiednią liczbę uprawnień. Począwszy od 2027 r. przedsiębiorstwa żeglugowe powinny umarzać liczbę uprawnień odpowiadającą wszystkim swoim zweryfikowanym emisjom zgłoszonym w poprzednim roku.

(17a) Rozszerzenie zakresu dyrektywy 2003/87/WE na transport morski doprowadzi do zmian w kosztach żeglugi. Będzie to miało wpływ na wszystkie części Unii, ponieważ miejsca pochodzenia lub przeznaczenia towarów transportowanych drogą morską do i z portów w Unii znajdują się w różnych państwach członkowskich, w tym w państwach członkowskich pozbawionych dostępu do morza. Przydział uprawnień, które mają być sprzedawane na aukcji przez państwa członkowskie, zasadniczo nie powinien zatem ulec zmianie w wyniku włączenia działalności morskiej i powinien objąć wszystkie państwa członkowskie. Wpływ na państwa członkowskie będzie jednak różny. Najbardziej narażone na skutki rozszerzenia systemu będą w szczególności państwa członkowskie, które w dużym stopniu korzystają z żeglugi. Rozszerzenie EU ETS na transport morski będzie miało większy wpływ na państwa członkowskie, których sektor morski jest duży w stosunku do ich rozmiaru. Należy zatem zapewnić tym państwom członkowskim dodatkową pomoc w formie dodatkowych uprawnień w celu wsparcia dekarbonizacji działalności morskiej oraz na pokrycie ponoszonych kosztów administracyjnych. Pomoc powinna być wprowadzana stopniowo, równoległe do wprowadzania obowiązku umarzania uprawnień, czyli wraz ze zwiększaniem się wpływu na te państwa członkowskie. W kontekście przeglądu dyrektywy 2003/87/WE Komisja powinna rozważyć celowość tej dodatkowej pomocy, zwłaszcza w świetle rozwoju przedsiębiorstw żeglugowych, za które odpowiedzialne są różne państwa członkowskie.

- (17b) Odnowienie floty statków klasy lodowej i rozwój innowacyjnych technologii zmniejszających emisje z takich statków będą wymagać czasu i wsparcia finansowego. Obecnie sposób projektowania statków klasy lodowej umożliwiający im żeglugę na akwenach pokrytych lodem powoduje, że zużywają one więcej paliwa i wytwarzają więcej emisji niż statki o podobnej wielkości zaprojektowane wyłącznie do żeglugi na wodach otwartych. W związku z tym w ramach niniejszej dyrektywy należy wdrożyć metodę niezależną od bandery pozwalającą na zmniejszenie liczby uprawnień, które mają zostać przekazane do umorzenia przez przedsiębiorstwa żeglugowe ze względu na klasę lodową ich statków do 31 grudnia 2030 r.
- (17c) Wyspy są bardziej zależne od transportu morskiego niż inne regiony i są uzależnione od połączeń morskich, aby zachować łączność z innymi regionami. Aby pomóc wyspom o mniejszej liczbie ludności w utrzymaniu łączności po włączeniu działalności morskiej w zakres stosowania dyrektywy 2003/87/WE, należy przewidzieć możliwość wprowadzenia tymczasowego odstępstwa od obowiązku umarzania uprawnień na mocy wspomnianej dyrektywy w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego do i z wysp o liczbie ludności poniżej 50 000 mieszkańców.
- (17d) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwrócenia się o to, by umowy o świadczenie transgranicznych usług publicznych lub transgraniczne obowiązki użyteczności publicznej realizowane między dwoma państwami członkowskimi, zostały tymczasowo zwolnione z niektórych obowiązków ustanowionych dyrektywą 2003/87/WE. Możliwość ta powinna być ograniczona do połączeń między państwem członkowskim, które nie ma granicy lądowej z innym państwem członkowskim, a najbliższym geograficznie państwem członkowskim, takich jak połączenie morskie między Cyprzem a Grecją, które nie istnieje od ponad dwudziestu lat. To tymczasowe odstępstwo przyczynia się do zaspokojenia pilnej potrzeby realizacji obowiązku użyteczności publicznej i zapewnienia łączności, a także spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

- (17e) Biorąc pod uwagę szczególne cechy i stałe ograniczenia najbardziej oddalonych regionów Unii, o których mowa w art. 349 Traktatu, oraz ich dużą zależność od transportu morskiego, należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie dostępu do nich i zapewnienie im sprawnej łączności dzięki transportowi morskiemu. W związku z tym należy przewidzieć tymczasowe odstępstwo od niektórych obowiązków przewidzianych w dyrektywie 2003/87/WE w odniesieniu do emisji pochodzących z działalności w zakresie transportu morskiego między portem znajdującym się w najbardziej oddalonym regionie państwa członkowskiego a portem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, w tym portami znajdującymi się w tym samym regionie najbardziej oddalonym i w innym najbardziej oddalonym regionie tego samego państwa członkowskiego.
- (18) Przepisy dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego powinny być poddawane przeglądom w świetle przyszłych zmian na arenie międzynarodowej oraz wysiłków podejmowanych na rzecz osiągnięcia celów porozumienia paryskiego, w tym drugiego globalnego przeglądu w 2028 r. [...], oraz – w przypadku przyjęcia przez Międzynarodową Organizację Morską globalnego środka rynkowego mającego zmniejszyć emisje gazów cieplarnianych z transportu morskiego – w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń, w szczególności jeśli środek ten będzie wystarczająco ambitny i solidny. [...] W tym celu Komisja powinna niezwłocznie [...], przed drugim globalnym przeglądem w 2028 r. – a zatem nie później niż do dnia 30 września 2028 r. – przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie. Komisja powinna przeanalizować w nim ten środek pod kątem jego ambicji w świetle celów porozumienia paryskiego i jego ogólnej integralności środowiskowej. Powinna również zbadać wszelkie kwestie związane z możliwym współlistnieniem niniejszej dyrektywy z tym środkiem lub jej dostosowaniem do niego [...]. W stosownych przypadkach sprawozdaniu powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy, spójny z unijnymi zobowiązaniami w zakresie emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce oraz z celem polegającym na zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności działania Unii w dziedzinie klimatu, zapewniający odpowiednie wdrożenie globalnego środka rynkowego przyjętego przez Międzynarodową Organizację Morską, przy czym należy uwzględnić potrzebę spójności między EU ETS a tym globalnym środkiem rynkowym oraz unikać związanego z nimi ewentualnego znacznego podwójnego obciążenia.

- (18a) Wobec braku globalnego środka wzrost kosztów żeglugi związany z rozszerzeniem dyrektywy 2003/87/WE na działalność żeglugową spowoduje ryzyko obchodzenia przepisów. Zawijanie do portów poza Unią w celu ominięcia przepisów nie tylko zmniejszy korzyści dla środowiska wynikające z internalizacji kosztów emisji pochodzących z działalności żeglugowej, ale może prowadzić do dodatkowych emisji ze względu na dodatkową odległość pokonaną w celu uniknięcia stosowania dyrektywy 2003/87/WE. Z pojęcia portu zawinięcia należy zatem wyłączyć niektóre postoje w portach poza Unią. Wyłączenie to powinno być ukierunkowane na porty położone w pobliżu Unii, w których ryzyko omijania przepisów jest największe. Ograniczenie do 300 mil morskich stanowi proporcjonalną reakcję na omijanie przepisów, równoważącą dodatkowe obciążenie i ryzyko omijania przepisów. Ponadto wyłączenie z pojęcia portu zawinięcia powinno dotyczyć wyłącznie kontenerowców i portów, których główną działalnością jest przeładunek kontenerów. W przypadku takich rejsów ryzyko omijania przepisów, jeśli zabraknie środków łagodzących, polega również na przeniesieniu węzła portowego do portów poza Unią, co pogorszyłoby skutki omijania przepisów. W celu zapewnienia proporcjonalności i równego traktowania statków w ramach tego środka, należy uwzględnić środki o skutku równoważnym z dyrektywą 2003/87/WE podjęte przez państwa trzecie.
- (19) Komisja powinna dokonać przeglądu funkcjonowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego w świetle doświadczeń związanych z jej stosowaniem, w tym wykrywania omijania przepisów, aby zapobiegać mu na wczesnym etapie [...], a następnie powinna zaproponować środki zapewniające jej skuteczność.
- (19a) Zdecydowana większość emisji z transportu morskiego to emisje CO₂. Jest zbyt wcześnie na włączenie dodatkowych emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego [...] do ETS od początku objęcia żeglugi tym systemem ze względu na wykonalność administracyjną, ale emisje gazów cieplarnianych innych niż CO₂ będą prawdopodobnie rosły wraz z rozwojem statków napędzanych skroplonymi gazami ziemnymi lub innymi źródłami energii, zatem włączenie ich w przyszłości do ETS byłoby korzystne dla integralności środowiskowej i stanowiłoby zachętę do stosowania dobrych praktyk. Zatem emisje [...] metanu i podtlenków azotu należy włączyć do rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Nie później niż do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym powinna zbadać wykonalność i opłacalność włączenia do niniejszej dyrektywy dodatkowych emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

(19b) Emisje pochodzące ze statków o pojemności brutto poniżej 5000 jednostek stanowią mniejszość emisji pochodzących z żeglugi, ale dotyczą dużej liczby statków. Ze względu na wykonalność administracyjną jest zbyt wcześnie na włączenie tych statków [...] do ETS od początku objęcia żeglugi tym systemem, ale ich włączenie w przyszłości poprawiłoby skuteczność ETS i mogłoby ograniczyć omijanie przepisów z wykorzystywaniem statków o pojemności brutto poniżej 5000 jednostek. Zatem nie później niż do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym powinna zbadać wykonalność i opłacalność włączenia do niniejszej dyrektywy emisji ze statków o pojemności brutto poniżej 5000 jednostek.

(20) Osobą lub organizacją odpowiedzialną za zgodność z EU ETS powinno być przedsiębiorstwo żeglugowe, zdefiniowane jako właściciel statku lub każda inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu. Definicja ta opiera się na definicji „przedsiębiorstwa” zawartej w art. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2015/757 i jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym przez IMO w 2016 r. [...]

(20a) Emisje ze statku zależą między innymi od środków na rzecz efektywności energetycznej statku podjętych przez właściciela statku, a także od paliwa, przewożonego ładunku, trasy i prędkości statku, o których mogą decydować podmioty inne niż właściciel statku.
W momencie negocjacji umowy zwłaszcza te ostatnie aspekty nie byłyby znane, a zatem nie byłoby pewne, jakie będą ostateczne emisje ze statku objęte dyrektywą 2003/87/WE. Jednak bez przeniesienia kosztów emisji dwutlenku węgla na podmiot eksploatujący statek zachęty do wdrażania środków operacyjnych na rzecz efektywnego wykorzystania paliwa byłyby ograniczone. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” przedsiębiorstwo żeglugowe powinno być zatem uprawnione na mocy prawa krajowego do żądania zwrotu kosztów wynikających z umorzenia uprawnień od podmiotu bezpośrednio odpowiedzialnego za decyzje mające wpływ na emisje CO₂ z danego statku. Chociaż taki mechanizm zwrotu mógłby zostać uregulowany umową, państwa członkowskie, w celu zmniejszenia kosztów administracyjnych, nie powinny być zobowiązane do zapewnienia ani kontrolowania istnienia takich umów; zamiast tego powinny przewidzieć w prawie krajowym, że przedsiębiorstwo żeglugowe jest uprawnione do zwrotu kosztów, i zapewnić odpowiedni dostęp do wymiaru sprawiedliwości w celu egzekwowania tego prawa. Z tych samych powodów uprawnienie to, w tym wszelkie ewentualne konflikty dotyczące zwrotu kosztów między przedsiębiorstwem żeglugowym a podmiotem eksploatującym statek, nie powinny mieć wpływu na obowiązki przedsiębiorstwa żeglugowego wobec organu administrującego ani na środki egzekucyjne, które mogą być konieczne wobec takiego przedsiębiorstwa w celu zapewnienia pełnej zgodności z dyrektywą 2003/87WE.

- (21) Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw żeglugowych, za każde przedsiębiorstwo żeglugowe powinno odpowiadać jedno państwo członkowskie. Komisja powinna opublikować wstępny wykaz przedsiębiorstw żeglugowych, które prowadziły działalność morską objętą EU ETS, określający organ administrujący w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. Wykaz powinien być aktualizowany co najmniej raz na dwa lata w celu ponownego przypisania przedsiębiorstw żeglugowych do innego organu administrującego w zależności od potrzeb. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim organem administrującym powinno być to państwo członkowskie. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w państwie trzecim organem administrującym powinno być państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo żeglugowe miało największą szacunkową liczbę zawinięć do portów podczas rejsów objętych zakresem dyrektywy 2003/87/WE w ciągu ostatnich czterech lat monitorowania. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w państwie trzecim, które w ciągu ostatnich czterech lat monitorowania nie odbyły żadnego rejsu objętego zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, organem administrującym powinno być państwo członkowskie, z którego statek przedsiębiorstwa żeglugowego przyplynał lub wyruszył w swój pierwszy rejs objęty zakresem stosowania tej dyrektywy. Komisja powinna publikować i aktualizować co dwa lata wykaz przedsiębiorstw żeglugowych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, w stosownych przypadkach, określając organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. W celu zapewnienia równego traktowania przedsiębiorstw żeglugowych państwa członkowskie powinny stosować zharmonizowane zasady administrowania przedsiębiorstwami żeglugowymi, za które są odpowiedzialne, zgodnie ze szczegółowymi zasadami, które mają być ustanowione przez Komisję.
- (22) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby administrowane przez nie przedsiębiorstwa żeglugowe spełniały wymogi dyrektywy 2003/87/WE. W przypadku gdy przedsiębiorstwo żeglugowe nie spełnia tych wymogów, a wszelkie środki egzekwowania podjęte przez organ administrujący nie zapewniły ich przestrzegania, państwa członkowskie powinny działać solidarnie. W ostateczności państwa członkowskie powinny mieć możliwość odmowy wstępu statkom, za które odpowiedzialność ponosi dane przedsiębiorstwo żeglugowe, z wyjątkiem państwa członkowskiego bandery – wtedy to państwo członkowskie powinno mieć możliwość zatrzymania tego statku.

- (23) Przedsiębiorstwa żeglugowe powinny monitorować i raportować swoje zagregowane dane dotyczące emisji z działalności w zakresie transportu morskiego na poziomie przedsiębiorstwa zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/757. Raporty na temat zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa powinny być weryfikowane zgodnie z zasadami określonymi w tym rozporządzeniu. Podczas przeprowadzania weryfikacji na poziomie przedsiębiorstwa weryfikator nie powinien weryfikować raportu emisji na poziomie statku ani raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2 tego rozporządzenia, ponieważ te raporty na poziomie statku zostały już zweryfikowane.
- (24) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) lub inna właściwa organizacja, w oparciu o doświadczenia z realizacji podobnych zadań związanych z ochroną środowiska, powinna w stosownych przypadkach i zgodnie ze swoim mandatem wspierać Komisję i organy administrujące w zakresie wdrażania dyrektywy 2003/87/WE. Dzięki swojemu doświadczeniu we wdrażaniu rozporządzenia (UE) 2015/757 i swoim narzędziom informatycznym EMSA mogłaby pomagać organom administrującym, zwłaszcza w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji powstających w wyniku działalności morskiej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, ułatwiając wymianę informacji lub opracowując wytyczne i kryteria. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, powinna dążyć do opracowania odpowiednich narzędzi monitorowania, a także wytycznych w celu ułatwienia i koordynacji działań w zakresie weryfikacji i egzekwowania przepisów związanych ze stosowaniem niniejszej dyrektywy do transportu morskiego. W zakresie, w jakim jest to wykonalne, narzędzia takie powinny być udostępniane państwom członkowskim i weryfikatorom w celu lepszego zapewnienia rzetelnego egzekwowania przepisów niniejszej dyrektywy.
- (25) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2392¹⁹ zmieniono art. 12 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, aby umożliwić wszystkim operatorom wykorzystanie wszystkich wydanych uprawnień. Należy odpowiednio dostosować wymóg zawarcia w zezwoleniach na emisję gazów cieplarnianych obowiązku umorzenia uprawnień, zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. e) tej dyrektywy.

¹⁹ [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2017/2392 z dnia 13 grudnia 2017 r. zmieniające dyrektywę 2003/87/WE w celu utrzymania obecnych ograniczeń zakresu zastosowania w odniesieniu do działań lotniczych i w celu przygotowania wdrożenia globalnego środka rynkowego po 2021 r. \(Dz.U. L 350 z 29.12.2017, s. 7\).](#)

- (26) Osiągnięcie unijnego celu polegającego na redukcji emisji do 2030 r. będzie wymagało redukcji emisji w sektorach objętych systemem EU ETS o 61 % w porównaniu z 2005 r. Należy zmniejszyć ogólnounijną liczbę uprawnień w ramach EU ETS, aby stworzyć niezbędny długoterminowy sygnał cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla i doprowadzić do takiego stopnia obniżenia emisyjności. W tym celu należy zwiększyć współczynnik liniowy redukcji, uwzględniając również włączenie emisji z transportu morskiego. Ta ostatnia wartość powinna pochodzić z emisji z działalności w zakresie transportu morskiego zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/757 za lata 2018 i 2019 w Unii, skorygowanych, począwszy od roku 2021, o współczynnik liniowy redukcji.
- (27) Mając na uwadze, że niniejsza dyrektywa zmienia dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do okresu wdrażania, który rozpoczął się już 1 stycznia 2021 r., ze względu na przewidywalność, efektywność środowiskową i prostotę, bardziej stroma liniowa ścieżka redukcji w ramach EU ETS powinna być linią prostą w latach 2021–2030, tak aby osiągnąć redukcję emisji w ramach EU ETS o 61 % do 2030 r., co stanowi właściwy etap pośredni na drodze do osiągnięcia neutralności klimatycznej całej gospodarki Unii w 2050 r. Jako że zwiększony współczynnik liniowy redukcji może być stosowany dopiero od roku następującego po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, jednorazowa redukcja liczby uprawnień powinna zmniejszyć całkowitą liczbę uprawnień, tak aby była ona zgodna z poziomem rocznej redukcji dokonywanej od 2021 r.
- (28) Osiągnięcie ambitniejszych celów klimatycznych będzie wymagało przeznaczenia na transformację klimatyczną znacznych środków publicznych w UE, a także z budżetów krajowych. Aby uzupełnić i pokryć znaczne wydatki na działania związane z klimatem w budżecie UE, wszystkie dochody z aukcji nieprzypisane do budżetu Unii z wyjątkiem dochodów wykorzystywanych do rekompensaty pośrednich kosztów emisji powinny być wykorzystywane na cele związane z klimatem. Obejmuje to wykorzystanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niższych i średnich dochodach poprzez zmniejszenie podatków zakłócających.

- (28a) Ponadto, aby zaradzić efektom dystrybucyjnym i społecznym skutkom transformacji w państwach członkowskich o niskich dochodach, należy wykorzystać dodatkową ilość 2,5 % ogólnounijnej liczby uprawnień od [rok wejścia w życie dyrektywy] do 2030 r. na finansowanie transformacji energetycznej państw członkowskich, w których produkt krajowy brutto (PKB) na mieszkańca jest niższy niż [...] **75%** średniej unijnej w latach 2016–2018, za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego, o którym mowa w art. 10d dyrektywy 2003/87/WE.
- (30) Mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM), ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...] ²⁰, stanowi rozwiązanie alternatywne dla przydziału bezpłatnych uprawnień w celu przeciwdziałania ryzyku ucieczki emisji gazów cieplarnianych. W zakresie, w jakim sektory i podsektory są objęte tym środkiem, nie powinny one otrzymywać przydziału bezpłatnych uprawnień. Aby umożliwić producentom, importerom i handlowcom dostosowanie się do nowego systemu, potrzebne jest jednak przejściowe stopniowe znoszenie bezpłatnych uprawnień. Zmniejszenie przydziału bezpłatnych uprawnień powinno zostać wdrożone poprzez zastosowanie współczynnika do przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów CBAM, wraz ze stopniowym wprowadzaniem CBAM. Odsetek ten (współczynnik CBAM) powinien wynosić 100 % w okresie przejściowym między wejściem w życie [rozporządzenia w sprawie CBAM] a 2025 r., [...] i powinien być zmniejszany o 5 punktów procentowych rocznie w latach 2026–2028 r., o 10 punktów procentowych rocznie w latach 2029–2032 i o 15 punktów procentowych od 2033 r., tak aby do dziesiątego roku osiągnąć poziom 0 %, a tym samym zakończyć przydzielanie bezpłatnych uprawnień. Należy odpowiednio dostosować właściwe akty delegowane dotyczące przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów i podsektorów objętych CBAM. Bezpłatne uprawnienia, które nie są już przyznawane sektorom CBAM w oparciu o to obliczenie (zapotrzebowanie CBAM), muszą zostać sprzedane na aukcji, a dochody z tego tytułu trafią do funduszu innowacyjnego w celu wspierania innowacji w zakresie technologii niskoemisyjnych, wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla („CCU”), wychwytywania i składowania dwutlenku węgla („CCS”), energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu. Szczególną uwagę należy zwrócić na projekty w sektorach CBAM. Aby zachować proporcję przydziału bezpłatnych uprawnień dostępnych dla sektorów innych niż CBAM, ostateczna liczba do odliczenia od przydziału bezpłatnych uprawnień i do sprzedania na aukcji powinna zostać obliczona na podstawie proporcji, jaką stanowi zapotrzebowanie CBAM w odniesieniu do potrzeb wszystkich sektorów otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień.

²⁰ [proszę wpisać pełne odniesienie do Dz. U.]

- (31) W celu lepszego odzwierciedlenia postępu technologicznego i dostosowania odpowiednich wartości wskaźników referencyjnych do właściwego okresu przydziału uprawnień, przy jednoczesnym zapewnieniu zachęt do redukcji emisji i właściwym wynagradzaniu innowacji, należy zwiększyć maksymalną korektę wartości wskaźników referencyjnych z 1,6 % do 2,5 % rocznie. Jeśli chodzi o okres 2026–2030, wartości wskaźników referencyjnych należy zatem dostosować w zakresie od 4 % do 50 % w porównaniu z wartością mającą zastosowanie w okresie 2013–2020.
- (32) Kompleksowe podejście do innowacji ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Na poziomie UE niezbędne wysiłki w zakresie badań i innowacji są wspierane m.in. poprzez program „Horyzont Europa”, który obejmuje znaczne finansowanie i nowe instrumenty dla sektorów objętych ETS. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby krajowe przepisy transponujące nie utrudniały innowacji i były neutralne technologicznie.
- (33) Zakres funduszu innowacyjnego, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, należy rozszerzyć w celu zapewnienia wsparcia dla innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych, które dotyczą zużycia paliw w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Ponadto fundusz innowacyjny powinien służyć wspieraniu inwestycji służących obniżeniu emisyjności sektora transportu morskiego, w tym inwestycji w zrównoważone paliwa alternatywne, takie jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, a także w bezemisyjne technologie napędowe, takie jak technologie wiatrowe. [...] Aby zapewnić dostępność wystarczającego finansowania dla innowacji w tym rozszerzonym zakresie, fundusz innowacyjny należy uzupełnić o 50 mln uprawnień, pochodzących częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać sprzedane na aukcji, a częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać przydzielone bezpłatnie, zgodnie z obecną proporcją finansowania funduszu innowacyjnego z każdego źródła.

- (34) Zgodnie z art. 10 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1122²¹, jeżeli operatorzy statków powietrznych nie wykonują już lotów objętych zakresem EU ETS, ich rachunkom nadaje się status „wyłączony”, a z rachunków tych nie można już inicjować żadnych procesów. Aby zachować integralność środowiskową systemu, uprawnienia, które nie zostały wydane operatorom statków powietrznych z powodu ich zamknięcia, powinny zostać wykorzystane na pokrycie wszelkich braków w umorzeniach dokonanych przez tych operatorów, a wszelkie pozostałe uprawnienia powinny zostać wykorzystane do przyspieszenia działań mających na celu przeciwdziałanie zmianie klimatu poprzez umieszczenie ich w funduszu innowacyjnym.
- (34a) Pomoc techniczna ze strony Komisji skupiona na państwach członkowskich, z których do tej pory nie złożono żadnych projektów lub złożono ich niewiele, przyczyniłaby się do osiągnięcia dużej liczby wniosków o finansowanie projektów z funduszu innowacyjnego we wszystkich państwach członkowskich. Pomoc ta powinna między innymi wspierać działania mające na celu poprawę jakości wniosków dotyczących projektów zlokalizowanych we wspomnianych państwach członkowskich, na przykład poprzez wymianę informacji, nabytych doświadczeń i najlepszych praktyk oraz pobudzanie działalności krajowych punktów kontaktowych. Inne środki służące temu samemu celowi mogłyby polegać na podnoszeniu wiedzy na temat możliwości finansowania oraz na zwiększaniu zdolności tych państw członkowskich do identyfikowania i wspierania potencjalnych wnioskodawców. Należy również promować partnerstwa projektowe między różnymi państwami członkowskimi oraz nawiązywanie kontaktów między potencjalnymi wnioskodawcami, w szczególności w przypadku projektów na dużą skalę.
- (34b) Aby zwiększyć rolę państw członkowskich w zarządzaniu funduszem innowacyjnym i zwiększyć przejrzystość, Komisja powinna składać Komitetowi ds. Zmian Klimatu sprawozdania z wdrażania funduszu innowacyjnego, przedstawiając analizę oczekiwanego wpływu przyznanych projektów w podziale na sektory i państwa członkowskie. Sprawozdanie to powinno zawierać informacje na temat postępów w osiąganiu faktycznego, opartego na jakości projektów, uczestnictwa w funduszu na całym terytorium Unii, a w razie potrzeby powinno mu towarzyszyć analiza ewentualnych środków naprawczych. Z zastrzeżeniem zgody wnioskodawców Komisja powinna informować państwa członkowskie o wnioskach o finansowanie z funduszu innowacyjnego projektów realizowanych na ich terytoriach oraz przekazywać im szczegółowe informacje na temat tych wniosków, aby ułatwić im koordynację wsparcia dla projektów.

²¹ [Rozporządzenie delegowane Komisji \(UE\) 2019/1122 z dnia 12 marca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do funkcjonowania rejestru Unii \(Dz.U. L 177 z 2.7.2019, s. 3\).](#)

- (35) Kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla są ważnym elementem służącym zapoczątkowaniu redukcji emisji w przemyśle, oferując możliwość zagwarantowania inwestorom dokonującym inwestycji w innowacyjne technologie przyjazne dla klimatu ceny, która wynagradza redukcje emisji CO₂ powyżej cen wynikających z obecnych poziomów cen w EU ETS. Należy rozszerzyć zakres środków, które mogą otrzymać wsparcie z funduszu innowacyjnego, aby zapewnić wsparcie projektom poprzez przetargi konkurencyjne z zachowaniem konkurencji cenowej, takie jak kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla. Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących konkretnych zasad w odniesieniu do tego rodzaju wsparcia.
- (36) W przypadku czasowego zawieszenia działalności instalacji przydział bezpłatnych uprawnień dostosowuje się do poziomów działalności, w odniesieniu do których co roku należy składać sprawozdania. Ponadto właściwe organy mogą zawiesić wydawanie uprawnień do emisji dla instalacji, które zawiesiły działalność, o ile nie ma dowodów na to, że instalacja wznowi działalność. W związku z tym w przypadku czasowego zawieszenia działalności nie należy już wymagać od operatorów wykazywania właściwemu organowi, że ich instalacja wznowi produkcję w określonym i rozsądnym czasie.
- (37) Korekty przydziału bezpłatnych uprawnień dla instalacji stacjonarnych zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE mogą wymagać przyznania dodatkowych bezpłatnych uprawnień lub przekazania zwrotnego nadwyżki uprawnień. W tym celu należy wykorzystać uprawnienia zarezerwowane dla nowych instalacji zgodnie z art. 10a ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE.

(38) Zakres funduszu modernizacyjnego należy dostosować do najnowszych unijnych celów w zakresie klimatu poprzez wprowadzenie wymogu, aby inwestycje były zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu i rozporządzeniem (UE) 2021/1119, oraz poprzez wyeliminowanie wsparcia dla wszelkich inwestycji związanych z wykorzystaniem paliw kopalnych, z wyjątkiem uprawnień dobrowolnie przekazanych na rzecz funduszu modernizacyjnego zgodnie z art. 10d ust. 4. Ponadto wsparcie na rzecz paliw kopalnych powinno być nadal możliwe z wykorzystaniem dochodów z uprawnień, o których mowa w art. 10 ust. 1 akapit trzeci, pod pewnymi warunkami, w szczególności w przypadku gdy działalność kwalifikuje się jako zrównoważona środowiskowo na podstawie rozporządzenia (UE) 2020/852 oraz w odniesieniu do uprawnień sprzedawanych na aukcji do 2029 r., tak aby zapewnić spójność ze wspomnianym rozporządzeniem i środkami przyjętymi na jego podstawie. Ponadto część funduszu modernizacyjnego, którą należy przeznaczyć na inwestycje priorytetowe, należy zwiększyć do 80 %; efektywność energetyczna powinna być traktowana jako obszar priorytetowy po stronie popytu, w tym w przemyśle, w sektorze transportu, sektorze budowlanym, sektorze rolnictwa i sektorze gospodarki odpadami; a w zakresie inwestycji priorytetowych należy uwzględnić ogrzewanie i chłodzenie z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii oraz wsparcie gospodarstw domowych w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego, w tym w regionach wiejskich i oddalonych Aby zwiększyć przejrzystość i lepiej ocenić wpływ funduszu modernizacyjnego, Komitet Inwestycyjny powinien co roku składać Komitetowi ds. Zmian Klimatu sprawozdania z przebiegu oceny inwestycji, zwłaszcza w zakresie redukcji emisji i jej kosztów.

- (39) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066²² ustanawia zasady monitorowania emisji z biomasy, które są zgodne z zasadami wykorzystywania biomasy określonymi w przepisach Unii dotyczących energii odnawialnej. Ze względu na fakt, że w związku z ostatnimi przepisami ustanowionymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001²³ prawodawstwo staje się coraz bardziej szczegółowe w kwestii kryteriów zrównoważonego rozwoju dla biomasy, przyznanie uprawnień wykonawczych w art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE należy wyraźnie rozszerzyć na przyjęcie koniecznych korekt w odniesieniu do stosowania w EU ETS kryteriów zrównoważonego rozwoju dla biomasy, w tym biopaliw, biopłynów oraz paliw z biomasy. Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów wykonawczych, aby określić, w jaki sposób ujmować składowanie emisji z koszyków biomasy o współczynniku zero oraz biomasy, która nie pochodzi ze źródeł o współczynniku zero.
- (40) Odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzące z recyklingu paliwa węglowe mogą odegrać istotną rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach, których emisyjność trudno zmniejszyć. W przypadkach, gdy pochodzące z recyklingu paliwo węglowe i odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego produkuje się z wychwyconego dwutlenku węgla w ramach działalności objętej niniejszą dyrektywą, emisje te należy ujmować w ramach tej działalności. W celu zapewnienia, aby stosowanie odnawialnych paliw pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych przyczyniało się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i uniknięcia podwójnego liczenia w odniesieniu do paliw, które przyczyniają się do tej redukcji, należy wyraźnie rozszerzyć określone w art. 14 ust. 1 uprawnienia do przyjmowania przez Komisję aktów wykonawczych ustanawiających konieczne korekty dotyczące sposobu ujmowania ewentualnego uwalniania się dwutlenku węgla oraz unikania podwójnego liczenia, aby zapewnić wprowadzenie odpowiednich zachęt, uwzględniając również sposób traktowania tych paliw zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001.

²² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1).

²³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

- (41) Ze względu na to, że przewiduje się, iż dwutlenek węgla będzie również transportowany środkami innymi niż rurociągi, takimi jak statki czy samochody ciężarowe, aktualny zakres określony w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do transportu gazów cieplarnianych w celu przechowywania należy rozszerzyć na wszystkie środki transportu ze względu na konieczność zapewnienia równego traktowania i niezależnie od tego, czy te środki transportu są objęte EU ETS, czy też nie. W przypadku gdy emisje z transportu są również objęte inną działalnością na podstawie dyrektywy 2003/87/WE, aby uniknąć podwójnego liczenia, emisje te należy ujmować w ramach tej innej działalności.

(42) Wyłączenie z EU ETS instalacji wykorzystujących wyłącznie biomasę doprowadziło do sytuacji, w których instalacje opalane w dużej części biomasą uzyskują nieoczekiwane zyski poprzez otrzymywanie bezpłatnych uprawnień w dużym stopniu przewyższających rzeczywiste emisje. W związku z tym należy wprowadzić wartość progową dla spalania biomasy przy współczynniku zero, powyżej której instalacje ulegałyby wyłączeniu z EU ETS. [...] Wprowadzenie wartości progowej zwiększy przejrzystość co do tego, które instalacje są objęte zakresem ETS, i umożliwi bardziej równomierne rozdzielanie bezpłatnych uprawnień do emisji, a zwłaszcza przydzielanie ich sektorom bardziej narażonym na ryzyko ucieczki emisji. Wartość tę należy ustalić na poziomie 95 %, aby zrównoważyć korzyści i niedogodności płynące z pozostawiania instalacji w EU ETS. W związku z tym nie należy zachęcać do tego, by w instalacjach, które zachowały fizyczną zdolność do spalania paliw kopalnych, znowu wykorzystywano takie paliwa. Wartość progowa na poziomie 95 % gwarantuje, że jeżeli instalacja wykorzystuje paliwa kopalne w celu pozostania w zakresie ETS i korzystania z bezpłatnych uprawnień do emisji, koszty emisji dwutlenku węgla związane z wykorzystywaniem tych paliw kopalnych będą wystarczająco duże, aby działać jako czynnik zniechęcający. Wartość ta zagwarantuje również, że instalacje wykorzystujące znaczną ilość paliw kopalnych pozostaną objęte obowiązkami w zakresie monitorowania w ramach EU ETS, co pozwoli uniknąć potencjalnego obchodzenia istniejących obowiązków w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Jednocześnie należy nadal stosować zachęty – z wykorzystaniem elastycznego mechanizmu – by takie instalacje, które spalają niewiele biomasy o zerowym poziomie emisji, nadal ograniczały spalanie paliw kopalnych, pozostając jednocześnie w zakresie ETS, dopóki nie będą wykorzystywać na tyle zrównoważonej biomasy, że włączenie do ETS nie będzie już uzasadnione. Ponadto dotychczasowe doświadczenia pokazały, że wyłączenie instalacji wykorzystujących wyłącznie biomasę, które w rzeczywistości stanowi próg 100 %, z wyjątkiem spalania paliw kopalnych w fazie rozruchu i wygaszania, wymaga ponownej oceny i bardziej precyzyjnej definicji. Wartość progowa wynosząca 95 % umożliwi spalanie paliw kopalnych w fazie rozruchu i wygaszania.

- (42a) Aby zachęcić do stosowania technologii niskoemisyjnych, państwa członkowskie zapewniają operatorom możliwość pozostania w zakresie EU ETS do końca odpowiedniego pięcioletniego okresu, o którym mowa w art. 11 ust. 1, jeżeli instalacja zmieniła swój proces produkcyjny w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i przestała przekraczać próg 20 MW całkowitej nominalnej mocy cieplnej dostarczonej w paliwie.
- (42b) Dynamiczny przydział uprawnień ustanowiony w dyrektywie 2018/410 i wprowadzony w życie rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1842 poprawił efektywność i zwiększył zachęty wynikające z przydziału bezpłatnych uprawnień, ale zwiększył też ilość zadań administracyjnych i sprawił, że wydawanie bezpłatnych uprawnień nie nastąpiło w dniu 28 lutego, tak jak planowano. Aby lepiej uwzględnić dynamiczny przydział, należy dostosować cykl zgodności.
- (42c) W celu dalszego zachęcania do inwestycji niezbędnych do dekarbonizacji systemów ciepłowniczych oraz w celu uwzględnienia aspektów społecznych związanych z wysokimi cenami energii i wysoką intensywnością emisji gazów cieplarnianych z instalacji systemów ciepłowniczych w państwach członkowskich, w których udział emisji pochodzących z systemów ciepłowniczych jest bardzo wysoki w porównaniu z wielkością gospodarki, należy przejściowo przyznać dodatkowe bezpłatne uprawnienia instalacjom systemów ciepłowniczych w takich państwach członkowskich oraz inwestować dodatkową wartość tego bezpłatnego przydziału w znaczne ograniczenie emisji przed 2030 r. Aby zapewnić to ograniczenie, ten przejściowy przydział dodatkowych bezpłatnych uprawnień powinien być uzależniony od dokonanych inwestycji i osiągniętych redukcji emisji określonych w planach osiągnięcia neutralności klimatycznej sporządzanych przez operatorów dla swoich instalacji.

- (43) W komunikacie Komisji dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r.²⁴ podkreślono szczególne wyzwanie, jakim jest ograniczenie emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. W związku z tym Komisja ogłosiła, że dalsze rozszerzenie handlu uprawnieniami do emisji mogłoby obejmować emisje z sektora transportu drogowego i sektora budowlanego. Handel uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych dwóch nowych sektorów zostałby wprowadzony w drodze oddzielnego, ale powiązanego handlu uprawnieniami do emisji. Pozwoliłoby to uniknąć wszelkich zakłóceń we właściwym funkcjonowaniu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach instalacji stacjonarnych i lotnictwa. Nowemu systemowi towarzyszą uzupełniające polityki i środki zapobiegające niepożądanym wpływom na ceny, kształtujące oczekiwania uczestników rynku oraz dążące do sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla dla całej gospodarki. Dotychczasowe doświadczenie pokazuje, że stworzenie nowego rynku wymaga ustanowienia wydajnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji. W celu zapewnienia synergii i spójności z istniejącą infrastrukturą Unii dla EU ETS obejmującą emisje z instalacji stacjonarnych i lotnictwa, należy ustanowić system handlu uprawnieniami do emisji dla sektorów transportu drogowego i sektora budowlanego poprzez wprowadzenie poprawki do dyrektywy 2003/87/WE.
- (44) Aby ustanowić właściwe ramy wdrażania i zapewnić rozsądne ramy czasowe pozwalające osiągnąć cel wyznaczony na 2030 r., handel uprawnieniami do emisji w tych dwóch nowych sektorach należy rozpocząć w 2025 r. W pierwszych latach od podmiotów objętych regulacją należy wymagać posiadania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych oraz raportowania swoich emisji w latach 2024 [...]–2026. Wydawanie uprawnień i obowiązki w zakresie zgodności dla tych podmiotów powinny obowiązywać od [...] 2027 r. Taki przebieg umożliwi rozpoczęcie handlu uprawnieniami do emisji w tych sektorach w sposób uporządkowany i skuteczny. Pozwoliłoby to również wdrożyć środki pozwalające zapewnić sprawiedliwe społecznie rozpoczęcie handlu uprawnieniami do emisji w tych dwóch sektorach, tak by zmniejszyć wpływ ceny emisji dwutlenku węgla na gospodarstwa domowe i użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji.

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (45) Ze względu na bardzo wysoką liczbę małych podmiotów uczestniczących w systemie w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego nie ma możliwości ustanowienia punktu regulacyjnego na poziomie podmiotów bezpośrednio emitujących gazy cieplarniane, jak ma to miejsce w przypadku instalacji stacjonarnych i lotnictwa. W związku z tym, ze względu na wykonalność techniczną i skuteczność administracyjną, bardziej zasadne jest ustanowienie punktu regulacyjnego na dalszym etapie łańcucha dostaw. Czynnością, która niesie za sobą powstanie obowiązku w zakresie zgodności w ramach nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji, powinno być dopuszczenie do konsumpcji paliw wykorzystywanych do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, w tym spalania w transporcie drogowym gazów cieplarnianych w celu składowania geologicznego. Aby uniknąć podwójnego uwzględnienia, nie należy uwzględniać dopuszczenia do konsumpcji paliw, które wykorzystuje się w innych działaniach zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE.
- (46) Podmioty objęte regulacją w tych dwóch nowych sektorach oraz punkt regulacyjny należy określić zgodnie z systemem podatku akcyzowego przewidzianym w dyrektywie Rady (UE) 2020/262²⁵ wraz z koniecznymi dostosowaniami, ponieważ na podstawie tej dyrektywy ustanowiono już solidny system kontroli w odniesieniu do wszystkich ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji do celów płatności podatków akcyzowych. Użytkownicy końcowi paliw w tych sektorach nie powinni podlegać obowiązkom przewidzianym w dyrektywie 2003/87/WE.
- (47) Podmioty objęte regulacją, których dotyczy zakres systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, powinny obowiązywać podobne warunki dotyczące zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych co operatorów instalacji stacjonarnych. Należy ustanowić zasady dotyczące wniosków o zezwolenia, warunków wydawania zezwoleń, treści oraz przeglądu, a także wszelkich zmian związanych z podmiotem objętym regulacją. Aby wprowadzanie nowego systemu przebiegło w zorganizowany sposób, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby podmioty objęte regulacją, których dotyczy zakres nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji, posiadały ważne zezwolenie w momencie wprowadzania systemu w 2025 r.

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

- (48) Całkowitą liczbę uprawnień dla nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji należy określać zgodnie ze ścieżką liniową, aby osiągnąć cel redukcji emisji na 2030 r., biorąc pod uwagę efektywny kosztowo wkład sektora budowlanego i sektora transportu drogowego na poziomie 43 % redukcji emisji do 2030 r. w porównaniu z 2005 r. Całkowitą liczbę uprawnień należy określić po raz pierwszy w [...] 2027 r., na podstawie ścieżki rozpoczynającej się w 2024 r. od dopuszczalnych wartości emisji w 2024 r. (1 109 304 000 CO₂/t), obliczonych zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842²⁶ na podstawie emisji odniesienia dla tych sektorów w latach 2016–2018. W związku z tym współczynnik liniowy redukcji należy określić na poziomie 5,15 %. Od 2028 r. całkowitą liczbę uprawnień należy określać na podstawie średniego poziomu emisji objętych sprawozdaniem za lata 2024, 2025 oraz 2026 i zmniejszać o tę samą bezwzględną roczną wartość redukcji ustaloną od 2024 r., co odpowiada współczynnikowi liniowemu redukcji na poziomie 5,43 % w stosunku do porównywalnej wartości wyżej określonej ścieżki w 2025 r. Jeśli emisje te znacznie przewyższają tę wartość ścieżki i jeśli ta rozbieżność nie wynika z niewielkich różnic w metodach pomiaru emisji, współczynnik liniowy redukcji należy dostosować, aby osiągnąć wymaganą redukcję emisji w 2030 r.
- (49) Sprzedaż na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych jest najprostszą i najbardziej wydajną ekonomicznie metodą przydziału uprawnień do emisji, która pozwala również uniknąć nieoczekiwanych zysków. Zarówno w sektorze budowlanym, jak i sektorze transportu drogowego, presja konkurencyjna spoza Unii jest stosunkowo niewielka lub w ogóle nie występuje i sektory te nie są narażone na ryzyko ucieczki emisji gazów cieplarnianych. W związku z tym uprawnienia dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego należy przydzielać wyłącznie poprzez sprzedaż na aukcji z pominięciem jakiegokolwiek przydziału bezpłatnych uprawnień.

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

- (50) W celu zapewnienia płynnego rozpoczęcia handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego oraz biorąc pod uwagę konieczność wcześniejszego zabezpieczenia lub zakupienia przez podmioty objęte regulacją uprawnień, aby zmniejszyć ich cenę oraz ryzyko utraty płynności, na początku należy prowadzić na aukcji sprzedaż większej liczby uprawnień. W [...] 2027 r. wolumen uprawnień sprzedawanych na aukcji powinien być zatem o 30 % wyższy niż całkowita liczba uprawnień na [...] 2027 r. Liczba ta byłaby wystarczająca, aby zapewnić płynność zarówno w przypadku obniżenia poziomu emisji zgodnie z potrzebami w zakresie redukcji emisji, jak i w przypadku, gdy redukcje emisji będą następowały jedynie stopniowo. Szczegółowe zasady dotyczące tej koncentracji wolumenu uprawnień na wstępie ustanowione zostaną w akcie delegowanym dotyczącym sprzedaży na aukcji przyjętym na podstawie art. 10 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE.
- (51) Zasady dotyczące dystrybucji udziałów aukcyjnych są wysoce istotne dla wszelkich dochodów z aukcji, które przypadająby państwom członkowskim, szczególnie w świetle potrzeby wzmocnienia zdolności państw członkowskich do przeciwdziałania skutkom społecznym sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Niezależnie od faktu, że te dwa sektory mają bardzo odmienne cechy charakterystyczne, należy ustanowić wspólną zasadę dystrybucji podobną do tej mającej zastosowanie w przypadku instalacji stacjonarnych. Główną część uprawnień należy rozdzielić pomiędzy wszystkie państwa członkowskie na podstawie średniej dystrybucji emisji w objętych sektorach w okresie od 2016 r. do 2018 r.

(52) Wprowadzeniu ceny emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym powinny towarzyszyć skuteczne rekompensaty społeczne, szczególnie w świetle już istniejących poziomów ubóstwa energetycznego. W 2018 r. około 34 mln Europejczyków poinformowało o niemożności odpowiedniego ogrzania swoich domów, a w przeprowadzonym w 2019 r. w całej UE badaniu²⁷ 6,9 % mieszkańców Unii odpowiedziało, że nie jest w stanie ogrzać swoich domów w wystarczającym stopniu. Aby osiągnąć skuteczne rekompensaty społeczne i dystrybucyjne, [...] państwa członkowskie powinny [...] wydawać dochody z aukcji na cele związane z klimatem i energią, które już określono dla obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji, w **tym na wydatki związane z zarządzaniem handlem uprawnieniami do emisji na mocy dyrektywy 2003/87**, ale również dla środków dodanych specjalnie w celu rozwiązania problemów związanych z nowymi sektorami – transportu drogowego i budowlanym, w tym związanych ze środkami z dziedziny polityki zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE²⁸. W tych rzadkich przypadkach, w których nie można uniknąć podwójnego liczenia emisji w ramach istniejącego ETS i nowego systemu w sektorach transportu drogowego i budownictwa, państwa członkowskie powinny wykorzystać takie dochody do zrekompensowania tego nieuniknionego podwójnego liczenia zgodnie z prawem Unii, w związku z czym należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu zapewnienia jednolitych warunków. Dochody z aukcji należy także wykorzystywać na działania ukierunkowane na społeczne aspekty handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych nowych sektorów, ze szczególnym naciskiem na gospodarstwa domowe znajdujące się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstwa oraz użytkowników transportu. W ten sposób nowy Społeczny Fundusz Klimatyczny zapewni specjalne finansowanie państwom członkowskim, aby wesprzeć obywateli Unii, którzy najbardziej ucierpieli wskutek ubóstwa energetycznego lub związanego z mobilnością lub narażonych na ryzyko doświadczenia tego rodzaju ubóstwa. Fundusz ten będzie wspierał uczciwość i solidarność pomiędzy państwami członkowskimi i wewnątrz nich, zmniejszając jednocześnie ryzyko ubóstwa energetycznego i związanego z mobilnością w okresie tego przejścia. Będzie się on opierał na obowiązujących mechanizmach solidarności i je uzupełniał. [Zasoby tego nowego funduszu będą zasadniczo odpowiadały 25 % oczekiwanych dochodów z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w okresie 2026–2032 i zostaną wdrożone na podstawie społecznych planów w dziedzinie klimatu, które państwa członkowskie powinny przedstawić zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 20.../nn²⁹.] Ponadto każde państwo członkowskie powinno wykorzystywać swoje dochody z aukcji między innymi do finansowania części kosztów wynikających z ich społecznych planów w dziedzinie klimatu.

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

²⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1–56).

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

- (53) Sprawozdawczość dotycząca wykorzystywania dochodów z aukcji należy dostosować do aktualnej sprawozdawczości ustanowionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999³⁰.
- (54) Innowacje i rozwój nowych technologii niskoemisyjnych w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego są kluczowe dla zapewnienia opłacalnego wkładu tych sektorów w oczekiwane redukcje emisji. Z tego względu 150 mln uprawnień pochodzących z handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego należy również udostępnić funduszowi innowacyjnemu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji w celu stymulowania opłacalnych redukcji emisji.
- (55) Podmioty objęte regulacją, które obejmuje system handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, powinny umarzać uprawnienia w odniesieniu do swoich zweryfikowanych emisji odpowiadające ilości paliw, które dopuściły do konsumpcji. Po raz pierwszy uprawnienia dla zweryfikowanych emisji powinny one umorzyć w [...] 2027 r. Aby zminimalizować obciążenie administracyjne, szereg zasad mających zastosowanie do obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji dla instalacji stacjonarnych i lotnictwa należy po wprowadzeniu koniecznych dostosowań zastosować do handlu uprawnieniami do emisji dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego. Obejmuje to w szczególności zasady dotyczące przekazywania, umarzania i anulowania uprawnień, a także zasady dotyczące ważności uprawnień, kar, właściwych organów oraz obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich.

³⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1–77).

(55a) Niektóre państwa członkowskie pobierają już krajowe podatki od emisji dwutlenku węgla mające zastosowanie w sektorze transportu drogowego i w sektorze budowlanym. W związku z tym należy wprowadzić tymczasowe odstępstwo do końca 2030 r. Aby zapewnić realizację celów dyrektywy 2003/87/WE i spójność nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji, stosowanie tego odstępstwa powinno być możliwe wyłącznie w przypadku, gdy stawka tego podatku krajowego jest wyższa od średniej ceny sprzedaży aukcyjnej uprawnień w danym roku i wyłącznie w odniesieniu do obowiązku umorzenia uprawnień przez podmioty regulowane płacące taki podatek. Aby zapewnić stabilność i przejrzystość systemu, wraz z zakończeniem okresu transpozycji niniejszej dyrektywy należy powiadomić Komisję o takim podatku krajowym, w tym o jego odpowiednich stawkach. Odstępstwo to nie powinno mieć wpływu na zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel przeznaczone na Społeczny Fundusz Klimatyczny lub, jeżeli zostaną one ustalone zgodnie z art. 311 ust. 3 TFUE, na zasoby własne z dochodów ze sprzedaży aukcyjnej w systemie ETS w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym.

(56) Aby handel uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego był skuteczny, należy umożliwić monitorowanie emisji przy wysokiej pewności oraz racjonalnych kosztach. Emisje należy przypisywać podmiotom objętym regulacją na podstawie ilości paliwa dopuszczonego do konsumpcji i w połączeniu ze współczynnikiem emisji. Podmioty objęte regulacją powinny być w stanie w sposób wiarygodny i dokładny identyfikować i rozróżniać sektory, w których paliwa dopuszcza się do konsumpcji, a także użytkowników ostatecznych paliw, aby uniknąć niepożądanych skutków, takich jak podwójne obciążenie. Aby zapewnić wystarczające dane do ustalenia łącznej liczby uprawnień w okresie od 2028 r. do 2030 r., podmioty objęte regulacją posiadające zezwolenie w momencie uruchomienia systemu w 2025 r. powinny raportować swoje powiązane emisje historyczne, które miały miejsce w 2024 r.

(57) Należy wprowadzić środki mające na celu przeciwdziałanie potencjalnemu ryzyku nadmiernych wzrostów cen, które, w przypadku szczególnie wysokiego poziomu na początku handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, mogą osłabić gotowość gospodarstw domowych i osób fizycznych do ograniczenia swoich emisji gazów cieplarnianych. Środki te powinny uzupełniać zabezpieczenia przewidziane w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej na podstawie decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814³¹, które zaczęły mieć zastosowanie w 2019 r. Podczas gdy rynek będzie nadal określał cenę emisji dwutlenku węgla, środki zabezpieczające będą uruchamiane poprzez oparty na zasadach automatyzm, dzięki czemu uprawnienia będą uwalniane z rezerwy stabilności rynkowej tylko w przypadku spełnienia konkretnych warunków uruchamiających opartych na wzroście średniej ceny uprawnień. Ten dodatkowy mechanizm powinien być również wysoce reaktywny, aby zapobiec nadmiernej zmienności spowodowanej czynnikami innymi niż zmienione zasadnicze cechy rynku. Środki te należy zastosować na różnych szczeblach nadmiernego wzrostu cen, co będzie skutkowało różnymi poziomami interwencji. Komisja powinna ściśle monitorować warunki uruchamiające oraz – w przypadku ich spełnienia – wdrażać środki w trybie pilnym. Odbywa się to bez uszczerbku dla jakichkolwiek środków towarzyszących, które państwa członkowskie mogą wdrażać, aby przeciwdziałać negatywnym skutkom społecznym.

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

- (58) Komisja powinna monitorować stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach budowlanym i transportu drogowego, w tym stopień konwergencji cen z obowiązującym ETS, a także, w stosownych przypadkach, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie należy zaproponować przegląd, aby poprawić skuteczność handlu uprawnieniami do emisji, zarządzanie nim i jego praktyczne stosowanie w tych sektorach na podstawie zdobytej wiedzy oraz większej konwergencji cen. Należy zobowiązać Komisję do przedłożenia pierwszego sprawozdania dotyczącego tych kwestii do dnia 1 stycznia 2028 r.
- (59) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania art. 3gd ust. 3, art. 12 ust. 3b oraz art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze. Aby zapewnić synergię z obowiązującymi ramami regulacyjnymi, przyznanie uprawnień wykonawczych w art. 14 i 15 tej dyrektywy należy rozszerzyć tak, aby obejmowały sektor transportu drogowego i sektor budowlany. Z tych uprawnień wykonawczych należy korzystać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady³².

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

- (60) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do art. 10 ust. 4 oraz 10a ust. 8 tej dyrektywy. Ponadto, aby zapewnić synergię z obowiązującymi ramami regulacyjnymi, uprawnienia przekazane w art. 10 ust. 4 oraz 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE należy rozszerzyć tak, aby obejmowały sektor transportu drogowego i sektor budowlany. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających³³ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (61) Sprawnie funkcjonujący, zreformowany system EU ETS zawierający instrument stabilności rynkowej ma kluczowe znaczenie do osiągnięcia przez Unię uzgodnionego celu na rok 2030 oraz wypełnienia zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego. Celem rezerwy stabilności rynkowej jest zaradzenie brakowi równowagi między podażą uprawnień a popytem na nie na rynku. Art. 3 decyzji (UE) 2015/1814 stanowi, że przegląd rezerwy należy przeprowadzić w terminie trzech lat od rozpoczęcia funkcjonowania rezerwy, zwracając szczególną uwagę na wartość procentową służącą określeniu liczby uprawnień, które mają być umieszczone w rezerwie stabilności rynkowej, wysokość progu łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC) i liczbę uprawnień, które mają być uwolnione z rezerwy.

³³ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

- (62) Uwzględniając potrzebę wysłania silniejszego sygnału inwestycyjnego w odniesieniu do redukcji emisji w sposób efektywny pod względem kosztów oraz mając na uwadze wzmocnienie EU ETS, należy zmienić decyzję (UE) 2015/1814, tak aby zwiększyć wartość procentową służącą określaniu liczby uprawnień, które mają być każdego roku umieszczane w rezerwie stabilności rynkowej. Ponadto w przypadku niższych poziomów TNAC pobór powinien być równy różnicy między TNAC a progiem, który określa pobór uprawnień. Pozwoliłoby to zapobiec znacznej niepewności w liczbie uprawnień sprzedawanych na aukcji, która pojawia się w przypadku, gdy TNAC jest zbliżona do progów, i jednocześnie zapewnia, aby nadwyżka osiągała przepustowość wolumenu, w ramach którego rynek uprawnień do emisji dwutlenku węgla uznaje się za działający w sposób zrównoważony.
- (63) Ponadto w celu zapewnienia przewidywalności poziomu uprawnień, który pozostaje w rezerwie stabilności rynkowej po unieważnieniu, to unieważnienie uprawnień w rezerwie nie powinno już zależeć od wolumenu uprawnień sprzedawanych na aukcji z poprzedniego roku. Liczbę uprawnień w rezerwie należy zatem ustalić na poziomie 400 mln uprawnień, co odpowiada najniższemu progowi wartości TNAC.
- (64) Analiza oceny skutków dołączona do wniosku dotyczącego niniejszej dyrektywy wykazała również, że w łącznej liczbie uprawnień znajdujących się w obiegu należy uwzględnić popyt netto ze strony lotnictwa. Ponadto ze względu na to, że uprawnienia do emisji lotniczych można wykorzystywać w ten sam sposób co uprawnienia do emisji ogólnych, uwzględnienie lotnictwa w tej rezerwie uczyniłoby ją dokładniejszym, a zatem lepszym narzędziem zapewniającym stabilność rynku. Obliczenie łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu powinno obejmować emisje lotnicze oraz uprawnienia wydane w odniesieniu do lotnictwa od roku następującego po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.
- (65) Aby wyjaśnić sposób obliczania łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC), w decyzji (UE) 2015/1814 należy doprecyzować, że w podaży uprawnień uwzględniać będzie się tylko uprawnienia wydane i nieumieszczone w rezerwie stabilności rynkowej. Ponadto we wzorze nie należy już odejmować liczby uprawnień w rezerwie stabilności rynkowej od podaży uprawnień. Zmiana ta nie miałaby istotnego wpływu na wynik obliczenia TNAC, w tym na dotychczasowe obliczenia TNAC lub na tę rezerwę.

- (66) Aby zmniejszyć ryzyko nierównowagi podaży i popytu związanych z rozpoczęciem handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, a także aby uczynić go bardziej odpornym na wstrząsy na rynku, w tych nowych sektorach należy zastosować oparty na zasadach mechanizm rezerwy stabilności rynkowej. Aby można było korzystać z tej rezerwy od początku funkcjonowania tego systemu, z chwilą jej ustanowienia powinna zawierać ona początkowo 600 mln uprawnień przeznaczonych do handlu uprawnieniami do emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. Początkowe dolne i górne progi, których osiągnięcie skutkuje uwolnieniem lub poborem uprawnień z rezerwy, powinny podlegać klauzuli dotyczącej ogólnego przeglądu. Pozostałe elementy takie jak publikacja łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu lub liczby uprawnień uwolnionych lub umieszczonych w rezerwie powinny być zgodne z zasadami dotyczącymi rezerwy dla innych sektorów.
- (67) Konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) 2015/757, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS. Należy wprowadzić zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757, aby zobowiązać przedsiębiorstwa do raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania do zatwierdzenia swoich zweryfikowanych planów monitorowania i zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu. W celu zapewnienia spójności w administrowaniu i egzekwowaniu przepisów, podmiot odpowiedzialny za zgodność z niniejszym rozporządzeniem powinien być tożsamy z podmiotem odpowiedzialnym za zgodność z dyrektywą 2003/87/WE. Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod monitorowania emisji [...] oraz przepisów dotyczących monitorowania, a także wszelkich innych istotnych informacji określonych w rozporządzeniu (UE) 2015/757, w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania EU ETS na szczeblu administracyjnym oraz uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2015/757 o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania i ich zmiany przez organy administrujące, o przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, a także o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa. Dane, w odniesieniu do których przeprowadza się monitorowanie, raportowanie i weryfikację na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, można również wykorzystywać w celu zapewnienia zgodności z innymi przepisami prawa Unii wymagającymi monitorowania, raportowania i weryfikacji tych samych informacji dotyczących statków.

(67a) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy polegające na wspieraniu redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów i efektywny ekonomicznie zgodnie z celem polegającym na redukcji emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce do 2030 r. za pomocą rozszerzonego i zmienionego ogólnounijnego mechanizmu rynkowego nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów³⁴.

(68) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE, decyzję (UE) 2015/1814 oraz rozporządzenie (UE) 2015/757,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2003/87/WE

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

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

„1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do działań wymienionych w załącznikach I i III oraz do gazów cieplarnianych wymienionych w załączniku II. W przypadku gdy w instalacji objętej EU ETS ze względu na wykorzystywanie jednostek spalania o całkowitej nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW zmienione zostają procesy produkcyjne w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i gdy nie przekracza już ona tego progu, państwo członkowskie pozostawia operatorowi możliwość [...] pozostania w EU ETS aż do upływu odpowiedniego okresu pięciu lat, o którym mowa w art. 11 ust. 1 akapit drugi, następującego po zmianie jej procesu produkcyjnego. Oдноśne państwo członkowskie powiadamia Komisję o zmianach wykazu przedłożonego Komisji zgodnie z art. 11 ust. 1.

³⁴ Standardowy motyw dotyczący pomocniczości i proporcjonalności.

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

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

(2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

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

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

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

c) uchyla się lit. u);

d) dodaje się lit. v)–z) w brzmieniu:

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

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

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

(wa) »port zawinięcia« oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; w związku z tym wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki „burta w burtę” poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych oraz postoje kontenerowców w sąsiadującym porcie przeładunku kontenerów wymienionym w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 3 g ust. 1;

(wb) „wycieczkowy statek pasażerski ” oznacza statek pasażerski nieposiadający pokładu ładunkowego, przeznaczony wyłącznie do komercyjnego przewozu pasażerów wraz z noclegiem podczas podróży morskiej;

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

(i) w przypadku gdy paliwo przechodzi przez skład podatkowy określony w art. 3 pkt 11 dyrektywy Rady (UE) 2020/262(*), uprawniony prowadzący skład podatkowy określony w art. 3 pkt 1 tej dyrektywy zobowiązany do zapłaty podatku akcyzowego, który stał się wymagalny zgodnie z art. 7 tej dyrektywy;

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

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

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

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

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

(3) tytuł rozdziału II otrzymuje brzmienie:

„LOTNICTWO I TRANSPORT MORSKI”;

- (4) art. 3a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3a

Zakres

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

- (5) art. 3f i 3g otrzymują brzmienie:

„Artykuł 3f

Plany dotyczące monitorowania i raportowania

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

Zakres stosowania w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego

1. Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzenia w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu zawinięcia niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu zawinięcia niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz stu procent (100 %) emisji ze statków podczas cumowania w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.

Do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia wykaz sąsiadujących portów przeładunku kontenerów, a następnie aktualizuje ten wykaz co dwa lata przed dniem 31 grudnia.

W tych aktach wykonawczych wymienia się sąsiadujące porty przeładunku kontenerów znajdujące się poza Unią, ale mniej niż 300 mil morskich od terytorium Unii, w których udział przeładunku kontenerów, mierzony w dwudziestostopowych jednostkach ekwiwalentnych, przekracza 65 % całkowitego ruchu kontenerowego w tym porcie w ostatnim dwunastomiesięcznym okresie, dla którego dostępne są odnośne dane. Do celów niniejszego ustępu kontenery uznaje się za przeładowane, gdy zostaną rozładowane ze statku do portu wyłącznie w celu załadunku na inny statek. Wykaz nie obejmuje portów znajdujących się w państwie trzecim, które skutecznie stosują środki równoważne z niniejszą dyrektywą.

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

2. Art. 9, 9a i 10 mają zastosowanie do działalności w zakresie transportu morskiego w takim samym sposób, w jaki mają zastosowanie do innych działań objętych EU ETS, z poniższym wyjątkiem, jeśli chodzi o zastosowanie art. 10.

Do dnia 31 grudnia 2030 r. określony odsetek uprawnień przydziela się państwom członkowskim, w których stosunek liczby przedsiębiorstw żeglugowych, za które byłyby odpowiedzialne zgodnie z art. 3gd, do liczby ludności w 2020 r. i w oparciu o dane dostępne za lata 2018–2020, wynosi ponad 15 przedsiębiorstw żeglugowych na milion mieszkańców. Ta liczba uprawnień odpowiada 2,5 % uprawnień z dodatkowej sprzedaży na aukcji w wyniku zwiększenia pułapu dla transportu morskiego, o którym mowa w art. 9 akapit trzeci, w danym roku. W latach 2024–2027 liczbę uprawnień mnoży się dodatkowo przez wartości procentowe mające zastosowanie do danego roku zgodnie z art. 3ga lit. a)–d). Dochody ze sprzedaży na aukcji tego odsetka uprawnień **powinny** zostać wykorzystane się do celów, o których mowa w art. 10 ust. 3 lit. g) w odniesieniu do sektora morskiego oraz w lit. i). 50 % liczby uprawnień rozdziela się między odpowiednie państwa członkowskie według odsetka przedsiębiorstw żeglugowych, za które są one odpowiedzialne, a pozostała część rozdziela się między nie w równych częściach.

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

„Artykuł 3ga

Stopniowe wprowadzanie wymogów dla transportu morskiego

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

- a) 20 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za [...] [pierwszy pełny rok po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej];

- b) 45 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za [...] [drugi pełny rok po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej];
- c) 70 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za [...] [trzeci pełny rok po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej];
- d) 100 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za [...] [czwarty pełny rok po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej] i każdy kolejny rok.

W zakresie, w jakim umarza się mniejszą liczbę uprawnień w porównaniu ze zweryfikowanymi emisjami z transportu morskiego za lata [...] [pierwsze trzy lata po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej], po ustaleniu różnicy między zweryfikowanymi emisjami a umorzonymi uprawnieniami w odniesieniu do każdego roku, odpowiednią liczbę uprawnień anuluje się, a nie rozdziela w drodze sprzedaży aukcyjnej zgodnie z art. 10.

Artykuł 3gaa

Przepisy dotyczące przenoszenia kosztów ETS z przedsiębiorstwa żeglugowego do innego podmiotu

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby w przypadku, gdy ostateczna odpowiedzialność za zakup paliwa lub eksploatację statku sprawowana jest przez [...] inny podmiot niż przedsiębiorstwo żeglugowe, przedsiębiorstwo żeglugowe było uprawnione do zwrotu przez ten podmiot kosztów wynikających z umorzenia uprawnień. Eksploatacja statku do celów niniejszego artykułu oznacza określenie przewożonego ładunku, [...] trasy i prędkości statku. [...] Przedsiębiorstwo żeglugowe pozostaje podmiotem odpowiedzialnym za umorzenie uprawnień zgodnie z wymogami art. 3ga i art. 12 niniejszej dyrektywy oraz za ogólną zgodność z przepisami prawa krajowego transponującymi niniejszą dyrektywę. Państwa członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwa żeglugowe, za które odpowiadają, wywiązywały się ze swoich obowiązków w zakresie umarzania uprawnień, niezależnie od ich prawa do zwrotu przez operatorów komercyjnych kosztów wynikających z umarzania.

Artykuł 3gb

Monitorowanie i raportowanie emisji z transportu morskiego

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

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

Artykuł 3gc

Weryfikacja i akredytacja emisji z transportu morskiego

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

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

Artykuł 3gd

Organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego

1. Organem administrującym w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego jest:
 - a) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego zarejestrowanego w państwie członkowskim – państwo członkowskie, w którym jest zarejestrowane to przedsiębiorstwo żeglugowe;
 - b) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego, które nie jest zarejestrowane w państwie członkowskim – państwo członkowskie z największą szacunkową liczbą zawinięć do portów podczas rejsów wykonanych przez to przedsiębiorstwo żeglugowe w ciągu ostatnich [...] czterech lat monitorowania i objętych zakresem stosowania określonym w art. 3g;
 - c) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego, które nie jest zarejestrowane w żadnym z państw członkowskich i w ciągu poprzednich [...] czterech lat monitorowania nie odbyło żadnego rejsu objętego zakresem stosowania określonym w art. 3g, organem administrującym jest państwo członkowskie, [...] do którego zawinął statek należący do tego przedsiębiorstwa żeglugowego lub z którego rozpoczął swój pierwszy rejs objęty zakresem stosowania określonym w art. 3g.

[...]

2. Na podstawie najlepszych dostępnych informacji Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia:
 - a) przed dniem 1 lutego [...] [2024 r. / roku [...] następującego po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej] opublikuje wykaz przedsiębiorstw żeglugowych prowadzących działalność morską wymienioną w załączniku I, która w dniu 1 stycznia [...] [2024 r. / roku [...] następującego po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej] lub ze skutkiem od tego dnia była objęta zakresem stosowania określonym w art. 3g, w którym to wykazie Komisja wskaże organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego zgodnie z ust. 1; oraz

- b) [...] przed dniem 1 lutego co dwa lata po tej dacie – zaktualizowany wykaz w celu przypisania przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w jednym z państw członkowskich innemu organowi administrującemu, jeżeli zmieniły one państwo członkowskie rejestracji w Unii zgodnie z ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu, [...] lub w celu uwzględnienia przedsiębiorstw żeglugowych, które w późniejszym okresie prowadziły działalność morską wymienioną w załączniku I, objętą zakresem stosowania określonym w art. 3g, zgodnie z ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu; oraz
- c) przed dniem 1 lutego co cztery lata po tej dacie – zaktualizowany wykaz w celu przypisania przedsiębiorstw żeglugowych, które nie są zarejestrowane w żadnym państwie członkowskim, innemu organowi administrującemu zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu.
- 2a. Organ administrujący, który zgodnie z wykazem sporządzonym zgodnie z ust. 2 jest odpowiedzialny za przedsiębiorstwo żeglugowe, zachowuje tę odpowiedzialność niezależnie od późniejszych zmian w działalności lub rejestracji tego przedsiębiorstwa żeglugowego do czasu ujęcia tych zmian w zaktualizowanym wykazie.
3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących administrowania przedsiębiorstwami żeglugowymi przez organy administrujące na podstawie niniejszej dyrektywy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”.

Raportowanie i przeglądy

1. [...] W przypadku przyjęcia przez Międzynarodową Organizację Morską globalnego środka rynkowego w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego Komisja dokona przeglądu niniejszej dyrektywy, by uwzględnić ten rozwój wydarzeń. [...] W tym celu Komisja niezwłocznie, a w każdym wypadku przed globalnym przeglądem w 2028 r. i nie później niż do dnia 30 września 2028 r. [...], przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie [...]. W tym sprawozdaniu Komisja przeprowadza analizę tego środka pod kątem jego ambicji w świetle celów porozumienia paryskiego i jego ogólnej integralności środowiskowej. Komisja bada również wszelkie kwestie związane z ewentualnym współistnieniem niniejszej dyrektywy z tym środkiem lub jej dostosowaniem do niego. W stosownych przypadkach [...] sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy [...] dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy [...], spójny z unijnymi zobowiązaniami w zakresie emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce oraz z celem polegającym na zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności działania Unii w dziedzinie klimatu, zapewniający odpowiednie wdrożenie globalnego środka rynkowego przyjętego przez Międzynarodową Organizację Morską, przy czym należy uwzględnić potrzebę spójności między EU ETS a tym globalnym środkiem rynkowym oraz unikać ewentualnego związanego z nimi znacznego podwójnego obciążenia.
2. Komisja monitoruje wdrażanie niniejszego rozdziału w odniesieniu do transportu morskiego, w szczególności w celu wykrywania omijania przepisów, aby zapobiec temu na wczesnym etapie, oraz informuje o ewentualnych tendencjach wśród przedsiębiorstw, które chcą uniknąć objęcia wymogami niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki [...]przeciwdziałające tym tendencjom.”;

3. Nie później niż do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym przedstawia analizę wykonalności i opłacalności włączenia do niniejszej dyrektywy:

a) dotychczasowych emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego,

b) emisji ze statków [...] o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek.

W sprawozdaniu tym uwzględnia się również wzajemne powiązania między niniejszą dyrektywą a rozporządzeniem (UE) 2015/757 i wykorzystuje się doświadczenia ze stosowania tego rozporządzenia. W sprawozdaniu tym Komisja zbada również, w jaki sposób niniejsza dyrektywa może najlepiej promować wykorzystanie odnawialnych i niskoemisyjnych paliw morskich w całym cyklu życia. W stosownych przypadkach, sprawozdaniu mogą towarzyszyć wnioski ustawodawcze.

(7) art. 3h otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3h

Zakres

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

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

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

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

a) skreśla się słowa „Parlamentu Europejskiego i Rady” i „(1)” oraz przypis (1);

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„Komisja dokonuje przeglądu skuteczności synergii z dyrektywą 2010/75/UE. Należy skoordynować zezwolenia dotyczące środowiska i klimatu, aby zapewnić skuteczną i szybszą realizację środków niezbędnych do osiągnięcia celów klimatycznych i energetycznych UE. Komisja może przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w kontekście wszelkich przyszłych przeglądów niniejszej dyrektywy.”;

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

„W [rok następujący po wejściu w życie niniejszej zmiany] r. liczbę uprawnień w całej Unii zmniejsza się o [-- mln uprawnień (do ustalenia w zależności od roku wejścia w życie)]. W tym samym roku ogólnounijną liczbę uprawnień dla transportu morskiego zwiększa się o [79 – mln uprawnień (79 mln uprawnień, jeżeli wejdzie w życie w 2023 r. / 75 mln uprawnień, jeżeli wejdzie w życie w 2024 r.)]. Począwszy od [rok następujący po wejściu w życie niniejszej zmiany] r. współczynnik liniowy wynosi 4,2 %. Komisja publikuje ogólnounijną liczbę uprawnień w terminie 3 miesięcy od [należy wstawić datę wejścia w życie zmiany] r. Współczynnik liniowy ma również zastosowanie do uprawnień odpowiadających średnim emisjom z działalności w zakresie transportu morskiego zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/757 za lata 2018 i 2019, o których to emisjach mowa w art. 3g.

Komisja publikuje ogólnounijną liczbę uprawnień w terminie 3 miesięcy od [należy wstawić datę wejścia w życie zmiany] r.”;

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

a) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

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

Ponadto 2,5 % całkowitej liczby uprawnień w latach [rok następujący po wejściu w życie dyrektywy]–2030 jest sprzedawane na aukcji na potrzeby funduszu modernizacyjnego. W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w latach 2016–2018 poniżej [...] 75 % średniej unijnej. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część B.”;

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

„3. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystywania dochodów z aukcji, o których mowa w ust. 2, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państwa członkowskie [...] powinny wykorzystywać te dochody, [...] z wyjątkiem dochodów przeznaczonych na rekompensatę pośrednich kosztów emisji, o których mowa w art. 10a ust. 6, lub ich równowartość, na co najmniej jeden z następujących celów:”;

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

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

ca) w ust. 3 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Przyjmuje się, że państwa członkowskie spełniają wymogi ustanowione w przepisach niniejszego ustępu, jeżeli przyjmują i wprowadzają w życie polityki wsparcia podatkowego lub finansowego, w tym w szczególności w krajach rozwijających się, lub krajowe polityki regulacyjne mobilizujące wsparcie finansowe, ustanowione w celach określonych w akapicie pierwszym i mające wartość odpowiadającą poziomowi dochodów, o których mowa w akapicie pierwszym. ”;

d) ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„4. W celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji, w tym warunków sprzedaży na aukcji, które są konieczne do przekazywania części dochodów do budżetu Unii jako zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel zgodnie z art. 30d ust. 4a lub jako dochodów własnych zgodnie z art. 311 ust. 3 TFUE, aby zapewnić prowadzenie tej sprzedaży w sposób otwarty, przejrzysty, zharmonizowany i niedyskryminujący.”;

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

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) [...] po akapicie drugim dodaje się [...] akapit w brzmieniu:

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

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

(**) [*pełne odniesienie do CBAM*];

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

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

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

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

Na zasadzie odstępstwa od poprzedniego akapitu w pierwszych latach funkcjonowania rozporządzenia [CBAM] wytwarzanie tych produktów korzysta ze zmniejszonych ilości przydziału bezpłatnych uprawnień. W odniesieniu do wytwarzania tych produktów stosuje się współczynnik zmniejszający przydział bezpłatnych uprawnień (współczynnik CBAM). Współczynnik CBAM wynosi 100 % w okresie między wejściem w życie [rozporządzenia w sprawie CBAM] a 2025 r., [...] i jest zmniejszany o [...] 5 punktów procentowych rocznie od 2026 r. do 2028 r., o 10 punktów procentowych rocznie w latach 2029–2032 i o 15 punktów procentowych w latach 2033–2035 r., tak aby do dziesiątego roku osiągnąć poziom 0 %.

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

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

c) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

w przypadku gdy roczna stopa redukcji przekracza 2,5 % lub jest poniżej 0,2 %, wartości wskaźnika na lata 2026–2030 są wartościami wskaźnika mającymi zastosowanie w latach 2013–2020 zmniejszonymi o tę wartość procentową spośród tych dwóch wartości procentowych, która ma zastosowanie, w odniesieniu do każdego roku z lat 2008–2028.”;

(iii) akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

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

- d) uchyla się ust. 3 i 4;
- e) ust. 6 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Państwa członkowskie powinny przyjąć środki finansowe zgodnie z akapitem drugim i czwartym na rzecz sektorów lub podsektorów, które są narażone na rzeczywiste ryzyko ucieczki emisji z powodu znacznych kosztów pośrednich faktycznie ponoszonych w wyniku przeniesienia kosztów związanych z emisją gazów cieplarnianych na ceny energii elektrycznej, pod warunkiem że takie środki finansowe są zgodne z zasadami pomocy państwa, a zwłaszcza nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym. Przyjęte środki finansowe nie powinny rekompensować kosztów pośrednich objętych przydziałem bezpłatnych uprawnień zgodnie ze wskaźnikami ustanowionymi na mocy ust. 1. Jeżeli państwo członkowskie wydaje kwotę wyższą niż równoważność 25 % dochodów z aukcji, o których mowa w art. 10 ust. 3, w roku, w którym poniesiono koszty pośrednie, państwo to określa przyczyny przekroczenia tej kwoty.”;

- f) ust. 7 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

g) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

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

Ponadto 50 mln nieprzydzielonych uprawnień z rezerwy stabilności rynkowej stanowi uzupełnienie wszelkich pozostałych dochodów z 300 mln uprawnień dostępnych w latach 2013–2020 na podstawie decyzji Komisji 2010/670/UE(*) i zostaje wykorzystanych w odpowiednim terminie na wsparcie innowacji, o którym mowa w akapicie pierwszym.³⁵[...]

³⁵ W podejściu ogólnym do wniosku w sprawie paliw w transporcie morskim Rada postanowiła skreślić przepis przewidujący, że dochody z kar nakładanych zgodnie z tym rozporządzeniem będą stanowiły zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel.

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

Komisja zwraca szczególną uwagę na [...] projekty w sektorach objętych [rozporządzeniem w sprawie CBAM], aby wspierać innowacje w zakresie technologii niskoemisyjnych, CCU, CCS, energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu, tak aby w latach 2021–2030 projektom w tych sektorach przyznano znaczną część równowartości uprawnień, o której mowa w ust. 1a niniejszego artykułu, i może ona ogłosić przed 2027 r. zaproszenia do składania wniosków dotyczące sektorów objętych [rozporządzeniem w sprawie CBAM].

Komisja zwraca szczególną uwagę na projekty przyczyniające się do bezpośredniej lub pośredniej dekarbonizacji sektora morskiego i w stosownych przypadkach może ogłaszać zaproszenia do składania odnośnych wniosków.

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

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

Do dnia 31 grudnia 2023 r., a następnie co roku, Komisja składa Komitetowi ds. Zmian Klimatu, o którym mowa w art. 22a ust. 1, sprawozdanie z wdrażania funduszu innowacyjnego, zawierające analizę przyznanych projektów w podziale na sektory i państwa członkowskie.

[...]

Komisja, w odpowiedzi na stosowny wniosek, udziela pomocy technicznej państwom członkowskim o niskim stopniu uczestnictwa w celu zwiększenia zdolności wnioskujących państw członkowskich do wspierania wysiłków wnioskodawców na swoim terytorium w zakresie składania wniosków o finansowanie z funduszu innowacyjnego sumiennie sporządzonych projektów, w celu poprawy rozkładu geograficznego faktycznego uczestnictwa w funduszu innowacyjnym i podniesienia ogólnej jakości przedkładanych projektów. Projekty wybierane są na podstawie obiektywnych i przejrzystych kryteriów, z uwzględnieniem – w stosownych przypadkach – zakresu, w jakim przyczyniają się do redukcji emisji znacznie poniżej wskaźników, o których mowa w ust. 2. Komisja dąży do zapewnienia faktycznego, opartego na jakości projektów, uczestnictwa w funduszu na całym terytorium Unii oraz zapewnia kompleksowe monitorowanie postępów i odpowiednie działania następcze.

Z zastrzeżeniem zgody wnioskodawców, po zamknięciu zaproszenia do składania wniosków, Komisja informuje państwa członkowskie o wnioskach o finansowanie projektów realizowanych na ich terytoriach oraz przekazuje im szczegółowe informacje na temat tych wniosków, aby ułatwić im koordynację wsparcia dla projektów. Ponadto Komisja przekazuje państwom członkowskim informacje dotyczące wykazu wstępnie wybranych projektów przed przyznaniem wsparcia.

Projekty mają potencjał umożliwiający powszechne zastosowanie lub znaczne obniżenie kosztów przejścia na gospodarkę niskoemisyjną w określonych sektorach. Projekty związane z CCU skutkują korzyściami netto w zakresie redukcji emisji i zapewniają unikanie emisji CO₂ lub trwale składowanie CO₂. Fundusz innowacyjny może wspierać projekty w drodze przetargów konkurencyjnych, np. na udzielenie kontraktów na transakcje różnicowe dotyczące emisji dwutlenku węgla.

W przypadku dotacji udzielonych w drodze zaproszenia do składania wniosków wsparcie może obejmować maksymalnie 60 % odnośnych kosztów projektów, z czego maksymalnie 40 % nie musi być uzależnione od zweryfikowania unikania emisji gazów cieplarnianych, pod warunkiem że wcześniej osiągnięto ustalone cele pośrednie przy uwzględnieniu zastosowanej technologii. W przypadku wsparcia udzielonego w drodze przetargu konkurencyjnego oraz w przypadku wsparcia w postaci pomocy technicznej wsparcie może obejmować maksymalnie 100 % odnośnych kosztów projektów.

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

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

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

h) ust. 19 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

i) dodaje się ust. 22 w brzmieniu:

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

(12a) w art. 10b ust. 4 dodaje się akapity w brzmieniu:

W państwach członkowskich, w których średnio w latach 2014–2018 udział emisji z instalacji systemów ciepłowniczych w całkowitej wielkości takich emisji w UE podzielony przez udział państw członkowskich w PKB UE jest wyższy niż 6,5, w latach 2026–2030 przyznaje się a rzecz instalacji systemów ciepłowniczych dodatkowo bezpłatne uprawnienia w wysokości 30 % ilości określonej na mocy art. 10a, pod warunkiem że zostaną poczynione inwestycje o wartości odpowiadającej wartości tych otrzymanych dodatkowych bezpłatnych uprawnień w celu znacznego ograniczenia emisji przed 2030 r. zgodnie z planami osiągnięcia neutralności klimatycznej, o których mowa w akapicie 3, oraz że osiągnięcie celów końcowych i pośrednich, o których mowa w akapicie trzecim lit. b), zostało potwierdzone w drodze weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z ust. 4.

Do dnia 1 maja 2024 r. operatorzy instalacji systemów ciepłowniczych opracowują plan osiągnięcia neutralności klimatycznej dla swoich instalacji. Plan ten jest zgodny z celem neutralności klimatycznej ustanowionym w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/1119 i określa:

- a) środki i inwestycje służące osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. na poziomie instalacji lub przedsiębiorstwa;
- b) cele i wartości pośrednie pozwalające zmierzyć do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co pięć lat do dnia 31 grudnia, postępy dokonane w osiągnięciu neutralności klimatycznej zgodnie z lit. a);
- c) szacowany wpływ każdego ze środków i każdej z inwestycji, o których mowa w lit. a), na obniżenie emisji gazów cieplarnianych.

Osiągnięcie celów i wartości pośrednich, o których mowa w akapicie trzecim lit. b), weryfikuje się do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co pięć lat do dnia 31 grudnia [...], zgodnie z procedurami weryfikacji i akredytacji określonymi w art. 15. Nie przydziela się żadnych bezpłatnych uprawnień ponad te, o których mowa w akapicie pierwszym, jeżeli osiągnięcie celów i wartości pośrednich nie zostało zweryfikowane w 2025 r. lub w 2030 r.

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

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

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

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

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

Wspierane inwestycje są spójne z celami niniejszej dyrektywy, a także z celami komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu(*) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119(**), a także z długoterminowymi celami wyrażonymi w porozumieniu paryskim.

Wsparcia z funduszu modernizacyjnego nie udziela się zakładom zajmującym się produkcją energii, w których wykorzystuje się paliwa kopalne. Niezależnie od poprzedniego zdania dochody z uprawnień objętych powiadomieniem zgodnie z art. 10d ust. 4 mogą być wykorzystane na inwestycje związane z gazowymi paliwami kopalnymi. Niezależnie od tego samego zdania dochody z uprawnień, o których mowa w art. 10 ust. 1 akapit trzeci i sprzedane na aukcji przed dniem 31 grudnia 2029 r., mogą być również wykorzystane na inwestycje związane z gazowymi paliwami kopalnymi, jeżeli działalność ta kwalifikuje się jako zrównoważona środowiskowo na mocy rozporządzenia (UE) 2020/852 i jest należycie uzasadniona względami zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego.”;

(*) COM(2019) 640 final.

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- a) produkcję i wykorzystywanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych;
- b) ogrzewanie i chłodzenie z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii;
- c) poprawę efektywności energetycznej po stronie popytu, między innymi w przemysle, w sektorze transportu, sektorze budowlanym, sektorze rolnictwa i sektorze gospodarki odpadami;

- d) magazynowanie energii i modernizację sieci energetycznych, uwzględniając rurociągi należące do systemów lokalnego ogrzewania, sieci przesyłu energii elektrycznej oraz zwiększenie połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi;
 - e) wsparcie gospodarstw domowych o niskich dochodach, w tym na obszarach wiejskich i w regionach oddalonych, w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego oraz modernizacji ich systemów ogrzewania oraz
 - f) sprawiedliwą transformację w regionach uzależnionych od węgla w państwach członkowskich będących beneficjentami, tak aby utrzymując dialog z partnerami społecznymi, wspierać zmianę miejsca zatrudnienia, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, edukację, inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz przedsiębiorstwa typu start-up.”;
- c) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Komitet inwestycyjny co roku składa Komisji i Komitetowi ds. Zmian Klimatu, o którym mowa w art. 22a ust. 1, sprawozdanie z przebiegu oceny inwestycji, zwłaszcza w zakresie redukcji emisji i jej kosztów. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja, uwzględniając ustalenia Komitetu Inwestycyjnego, dokonuje przeglądu obszarów, w których realizuje się projekty i o których mowa w ust. 2, a także przeglądu podstawy, na której Komitet Inwestycyjny opiera swoje zalecenia.”;

(14a) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 2 sformułowanie „28 lutego” zastępuje się sformułowaniem „30 czerwca”;

(15) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- b) uchyla się ust. 2a;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

d) Po ust. 3 dodaje się następujące ustępy:

„3-e. W drodze odstępstwa od **ust. 3 akapit pierwszy** lit. c) [...], przedsiębiorstwa żeglugowe mogą umorzyć o 5 % mniej uprawnień niż równowartość ich zweryfikowanych emisji, które mają miejsce do dnia 31 grudnia 2030 r. ze statków klasy lodowej, pod warunkiem że statki te posiadają klasę lodową IA lub IA Super lub równoważną klasę lodową, ustaloną na podstawie zalecenia komisji helsińskiej 25/7.

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

3-d. W drodze odstępstwa od ust. 3 akapit pierwszy lit. c) i art. 16 Komisja, na wniosek państwa członkowskiego, przewiduje w drodze aktu wykonawczego, że państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i że nie podejmą żadnych działań przeciwko przedsiębiorstwom żeglutowym w odniesieniu do emisji mających miejsce do dnia 31 grudnia 2030 r. z rejsów wykonywanych przez statki pasażerskie inne niż wycieczkowe statki pasażerskie oraz statki pasażerskie typu ro-ro między portem na wyspie podlegającym jurysdykcji wnioskującego państwa członkowskiego a innym portem podlegającym jurysdykcji tego samego państwa członkowskiego oraz z działalności tych statków podczas postoju w porcie w związku z tymi rejsami. Wyspa taka musi mieć stałą liczbę mieszkańców mniejszą niż 50 000, zgodnie z ostatnim oficjalnym spisem ludności.

Komisja publikuje wykaz wysp, o których mowa w akapicie pierwszym, oraz odnośnych portów i aktualizuje ten wykaz.

3-c. W drodze odstępstwa od ust. 3 akapit pierwszy lit. c) i art. 16 Komisja, na wspólny wniosek dwóch państw członkowskich, z których jedno nie ma granicy lądowej z żadnym innym państwem członkowskim, a drugie jest położone geograficznie najbliżej tego pierwszego, przewiduje w drodze aktu wykonawczego, że państwa członkowskie uznają wymogi określone we wspomnianych przepisach za spełnione i że nie podejmą żadnych działań przeciwko przedsiębiorstwom żeglutowym w odniesieniu do emisji mających miejsce do dnia 31 grudnia 2030 r. z rejsów statków pasażerskich lub statków pasażerskich typu ro-ro odbywanych w ramach umowy o świadczenie transgranicznych usług publicznych lub w ramach transgranicznego obowiązku użyteczności publicznej – określonych we wspólnym wniosku – łączących te dwa państwa członkowskie, oraz z działalności tych statków podczas postoju w porcie w związku z tymi rejsami.

3-b. Obowiązek umorzenia uprawnień nie powstaje w odniesieniu do emisji mających miejsce do dnia 31 grudnia 2030 r. z rejsów odbywających się między portem znajdującym się w najbardziej oddalonym regionie państwa członkowskiego a portem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, w tym portami w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego i między takimi jego regionami, oraz z działalności tych statków podczas postoju w porcie w związku z tymi rejsami. ”;

e) ust. 3-a zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

f) dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

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

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

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

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

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

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

(17) tytuł rozdziału IV otrzymuje brzmienie:

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

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

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

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

c) dodaje się ust. 11a w brzmieniu:

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

W przypadku stwierdzenia, że statek pływający pod banderą państwa członkowskiego znajduje się w sytuacji niezgodności z wymogami, o której mowa w akapicie pierwszym, podczas gdy znajduje się w jednym z portów państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa, to państwo członkowskie może, po umożliwieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu żeglugowemu przedstawienia uwag, wydać nakaz zatrzymania bandery do czasu wypełnienia przez przedsiębiorstwo żeglugowe jego zobowiązań. Informuje ono o tym Komisję, EMSA i pozostałe państwa członkowskie. W wyniku wydania takiego nakazu zatrzymania bandery każde państwo członkowskie podejmuje takie same środki jak w następstwie nakazu wydalenia zgodnie z akapitem pierwszym zdanie drugie.

Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.”;

(19) art. 18b otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18b

Pomoc ze strony Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego oraz innych właściwych organizacji

1. W celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 3c ust. 4, art. 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge i 18a Komisja, administrujące państwo członkowskie i organy administrujące w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego mogą zwrócić się o pomoc do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego lub innej właściwej organizacji i mogą w tym celu zawierać wszelkie odpowiednie umowy z tymi organizacjami.
2. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, dąży do opracowania odpowiednich narzędzi oraz wytycznych w celu ułatwienia i koordynacji działań w zakresie weryfikacji i egzekwowania przepisów związanych ze stosowaniem niniejszej dyrektywy do transportu morskiego. O ile jest to wykonalne, takie wytyczne i narzędzia udostępnia się państwom członkowskim i weryfikatorom w celu dzielenia się informacjami i lepszego zapewnienia rzetelnego egzekwowania przepisów niniejszej dyrektywy.”;

(20) w art. 30 dodaje się ust. 2a i 5:

„2a. Środki mające zastosowanie do sektorów CBAM podlegają przeglądowi w świetle stosowania rozporządzenia xxx [odesłanie do CBAM]. Przed dniem 1 stycznia 2026 r., a następnie co dwa lata, w ramach swoich sprawozdań dla Parlamentu Europejskiego i Rady zgodnie z art. 30 [rozporządzenia w sprawie CBAM] Komisja ocenia wpływ tego mechanizmu na ryzyko ucieczki emisji, w tym w odniesieniu do eksportu. W sprawozdaniu ocenia się potrzebę podjęcia dodatkowych środków, w tym środków ustawodawczych, w celu przeciwdziałania ryzyku ucieczki emisji. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.”;

„5. Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja przedstawi sprawozdanie oceniające skutki i wykonalność obowiązkowego włączenia od 2031 r. do systemu handlu uprawnieniami do emisji zgodnie z załącznikiem 1 do dyrektywy 2003/87/WE instalacji spalania [...] odpadów komunalnych [...], z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów, takich jak wpływ na rynek wewnętrzny, potencjalne zakłócenia konkurencji, integralność środowiskowa, zgodność z celami dyrektywy ramowej w sprawie odpadów³⁶ oraz solidność i dokładność w odniesieniu do monitorowania i obliczania emisji. W razie potrzeby do sprawozdania dołączony zostanie wniosek ustawodawczy [...] dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy.”;

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

„ROZDZIAŁ IVa

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

Artykuł 30a

Zakres

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

Artykuł 30b

Zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2025 r. żaden podmiot objęty regulacją nie prowadził działalności, o której mowa w załączniku III, chyba że podmiot taki posiada zezwolenie wydane przez właściwy organ zgodnie z ust. 2 i 3.

³⁶ [Wpisać odesłanie]

2. Wniosek o zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych na podstawie niniejszego rozdziału skierowany do właściwego organu przez podmiot objęty regulacją zgodnie z ust. 1 zawiera co najmniej opis:
 - a) podmiotu objętego regulacją;
 - b) rodzaju paliw, które podmiot ten dopuszcza do konsumpcji i które są używane do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego określonych w załączniku III, oraz sposobów wprowadzania tych paliw do konsumpcji;
 - c) wykorzystanie(-a) końcowe paliw dopuszczonych do konsumpcji w związku z działalnością, o której mowa w załączniku III;
 - d) planowane środki mające na celu monitorowanie oraz raportowanie emisji zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14 i 30f;
 - e) sporządzone w nietechnicznym języku streszczenie informacji przedstawionych w lit. a)–d).
3. Właściwy organ wydaje zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych uprawniające podmiot objęty regulacją, o którym mowa w ust. 1, do prowadzenia działalności, o której mowa w załączniku III, o ile upewni się, że podmiot ten jest w stanie monitorować i raportować emisje odpowiadające ilości paliw dopuszczanych do konsumpcji na podstawie załącznika III.
4. Zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych zawierają przynajmniej następujące elementy:
 - a) nazwę (imię i nazwisko) i adres podmiotu objętego regulacją;
 - b) opis środków, za pomocą których podmiot objęty regulacją dopuszcza paliwa do konsumpcji w sektorach objętych niniejszym rozdziałem;
 - c) wykaz paliw, które podmiot objęty regulacją dopuszcza do konsumpcji w sektorach objętych niniejszym rozdziałem;
 - d) plan monitorowania spełniający wymogi ustanowione w aktach, o których mowa w art. 14;

- e) wymogi w zakresie sprawozdawczości ustanowione w aktach, o których mowa w art. 14;
 - f) obowiązek przekazania do umorzenia uprawnień wydanych zgodnie z niniejszym rozdziałem równej całkowitej ilości emisji w każdym roku kalendarzowym, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, w terminie czterech miesięcy po zakończeniu tego roku.
5. Państwa członkowskie mogą zezwolić podmiotom objętym regulacją na zaktualizowanie planów monitorowania bez obowiązku zmiany zezwolenia. Podmioty objęte regulacją przedkładają każdy uaktualniony plan monitorowania właściwym organom do zatwierdzenia.
6. Podmiot objęty regulacją informuje właściwy organ o wszelkich planowanych zmianach dotyczących charakteru działalności prowadzonej przez ten podmiot lub dopuszczanych do konsumpcji paliw, które mogą wiązać się z koniecznością zaktualizowania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych. W stosownych przypadkach właściwe organy uaktualniają zezwolenie zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14. W przypadku zmiany tożsamości podmiotu objętego regulacją, do którego zastosowanie mają przepisy niniejszego rozdziału, właściwy organ aktualizuje zezwolenie, aby zawrzeć w nim nazwę (imię i nazwisko) i adres nowego podmiotu objętego regulacją.

Artykuł 30c

Całkowita liczba uprawnień

1. Począwszy od 2024 r., ogólnounijna liczba uprawnień wydawanych na podstawie niniejszego rozdziału każdego roku od [...] 2027 r. ulega zmniejszeniu w sposób liniowy. Wartość z 2024 r. oznacza dopuszczalne wartości emisji z 2024 r. obliczone na podstawie emisji referencyjnych, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842(*), dla sektorów objętych niniejszym rozdziałem, które poddaje się następnie liniowej ścieżce redukcji z tytułu wszystkich emisji wchodzących w zakres tego rozporządzenia. Liczba uprawnień zmniejsza się każdego roku po 2024 r. o wartość współczynnika liniowego redukcji wynoszącą 5,15 %. Do dnia 1 stycznia 2024 r. Komisja publikuje informacje na temat ogólnounijnej liczby uprawnień na [...] 2027 r.

2. Począwszy od 2025 r., ogólnounijna liczba uprawnień wydawanych na podstawie niniejszego rozdziału każdego roku od 2028 r. ulega zmniejszeniu w sposób liniowy na podstawie średniej ilości emisji zgłoszonych na podstawie niniejszego rozdziału za lata 2024–2026. Liczba uprawnień zmniejsza się o wartość współczynnika liniowego redukcji wynoszącą 5,43 %, chyba że spełnione zostaną warunki określone w załączniku IIIa pkt 1 – w takim przypadku liczba uprawnień zmniejsza się o wartość współczynnika liniowego redukcji dostosowaną zgodnie z zasadami określonymi w załączniku IIIa pkt 2. Komisja publikuje informacje na temat ogólnounijnej liczby uprawnień wydanych na 2028 r. oraz, w razie konieczności, informacje na temat skorygowanego współczynnika liniowego redukcji do dnia 30 czerwca 2027 r.
3. Ogólnounijną liczbę uprawnień wydanych na podstawie niniejszego rozdziału koryguje się w celu zrekompensowania liczby umorzonych uprawnień w przypadkach, gdy nie było możliwe uniknięcie podwójnego liczenia emisji, o którym mowa w art. 30f ust. 4. Korekta ta odpowiada całkowitej liczbie uprawnień objętych niniejszym rozdziałem, za które udzielono rekompensaty w danym roku sprawozdawczym zgodnie z aktami, o których mowa w art. 30f ust. 4.

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

Artykuł 30d

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

1. Od [...] 2027 r. uprawnienia objęte niniejszym rozdziałem są sprzedawane na aukcji, chyba że zostaną umieszczone w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej na mocy decyzji (UE) 2015/1814. Uprawnienia objęte niniejszym rozdziałem sprzedaje się na aukcji odrębnie od uprawnień objętych rozdziałami II [...] i III.

2. Sprzedaż uprawnień objętych niniejszym rozdziałem na aukcji rozpoczyna się od [...] 2027 r., przy czym wolumen uprawnień odpowiada 130 % wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji na [...] 2027 r. obliczonego na podstawie ogólnounijnej liczby uprawnień wydanych na ten rok oraz odpowiednich udziałów i wolumenów aukcyjnych ustalonych zgodnie z ust. 3, 4 i 5 [...]. Dodatkowe wolumeny uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji, wykorzystuje się wyłącznie do umorzenia uprawnień zgodnie z art. 30e ust. 2, a ich sprzedaż na aukcji jest dozwolona do 30 kwietnia 2028 r. Dodatkowe wolumeny odejmuje się od wolumenów sprzedawanych na aukcji w okresie od [...] 2029 r. do 2031r. Warunki przeprowadzania takich wczesnych aukcji ustala się zgodnie z ust. 6 i art. 10 ust. 4.

W roku [...] 2027 600 mln uprawnień objętych niniejszym rozdziałem umieszcza się w rezerwie stabilności rynkowej na podstawie art. 1a ust. 3 decyzji (UE) 2015/1814.
3. 150 mln uprawnień wydanych na podstawie niniejszego rozdziału sprzedaje się na aukcji, a wszystkie przychody z tych aukcji udostępnia się funduszowi innowacyjnemu ustanowionemu na podstawie art. 10a ust. 8. Do uprawnień, o których mowa w niniejszym ustępie, zastosowanie mają przepisy art. 10a ust. 8.
4. Państwa członkowskie sprzedają całkowitą liczbę uprawnień objętych niniejszym rozdziałem po odliczeniu wartości przedstawionych w ust. 3 na aukcji, a uprawnienia rozdziela się między nimi w proporcjach odpowiadających udziałowi emisji referencyjnych obliczonych zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/842 dla sektorów objętych niniejszym rozdziałem w średniej za lata 2016–2018 ustalonej dla danego państwa członkowskiego.
- 4a. Dochody uzyskane ze sprzedaży uprawnień na aukcji przez państwa członkowskie, o której mowa w ust. 4, do kwoty 59 000 000 000 EUR przydziela się do 2032 r. na rzecz Społecznego Funduszu Klimatycznego ustanowionego rozporządzeniem (UE) 20.../nn [rozporządzenie w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego](*). Dochody te stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel, zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, i są wykorzystywane zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do Społecznego Funduszu Klimatycznego.

Roczna kwota przydzielona na rzecz tego funduszu nie przekracza na 2027 r.:
10 500 000 000 EUR, na 2028 r.: 10 150 000 000 EUR, na 2029 r.:
9 950 000 000 EUR, na 2030 r.: 9 750 000 000 EUR, na 2031 r.:
9 500 000 000 EUR, na 2032 r.: 9 150 000 000 EUR.

W przypadku gdy dochody uzyskane ze sprzedaży na aukcji, o której mowa w ust. 4, uznaje się za zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit 3 TFUE, niniejszy ustęp przestaje mieć zastosowanie.

5. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystywania dochodów z aukcji, o których mowa w ust. 4, z wyjątkiem dochodów stanowiących zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z ust. 4a lub dochodów uznanych za zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państwa członkowskie [...] powinny wykorzystywać te dochody lub ich równowartość na potrzeby co najmniej jednego z rodzajów działalności, o których mowa w art. 10 ust. 3, lub na potrzeby co najmniej jednego z następujących środków:
- a) środki mające przyczynić się do obniżenia emisyjności systemów ciepłowniczych i chłodniczych w budynkach lub ograniczenia zapotrzebowania energetycznego budynków, uwzględniając integrację energii ze źródeł odnawialnych oraz powiązanych środków zgodnie z art. 7 ust. 11, art. 12 i art. 20 dyrektywy 2012/27/UE [odniesienia należy zaktualizować, podając odesłanie do zmienionej dyrektywy], a także środki służące wsparciu finansowemu gospodarstw domowych o niskich dochodach w budynkach o najgorszej charakterystyce energetycznej;
 - b) środki mające przyspieszyć proces upowszechniania pojazdów bezemisyjnych lub zapewnić wsparcie finansowe na rzecz ustanowienia w pełni interoperacyjnej infrastruktury tankowania i ładowania pojazdów bezemisyjnych lub środki zachęcające do przechodzenia na publiczne formy transportu oraz usprawniania multimodalności lub środki wsparcia finansowego służące rozwiązaniu problemów społecznych napotykanym przez użytkowników transportu o niskich lub średnich dochodach.

c) zapewnienie rekompensaty finansowej odbiorcom końcowym paliw w przypadkach, gdy nie było możliwe uniknięcie podwójnego liczenia emisji, o którym mowa w art. 30f ust. 4.

Państwa członkowskie [...] powinny wykorzystywać część swoich dochodów z aukcji uzyskanych zgodnie z niniejszym artykułem, aby rozwiązywać problemy społeczne związane z handlem uprawnieniami do emisji zgodnie z niniejszym rozdziałem ze szczególnym uwzględnieniem gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji i użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji zgodnie z definicjami ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 20.../nn [rozporządzenie w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego](*). [...]

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

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

6. Do uprawnień wydanych na mocy niniejszego rozdziału zastosowanie mają przepisy art. 10 ust. 4 i 5. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przyjmie w szczególności akt delegowany zgodnie z art. 10 ust. 4 ustanawiający zasady sprzedaży aukcyjnej zgodnie z ust. 4a, gwarantujący, że liczba uprawnień, która ma zostać sprzedana na aukcji przez każde państwo członkowskie w celu osiągnięcia kwot, o których mowa we wspomnianym ustępie, jest państwu członkowskiemu przydzielana proporcjonalnie do ich liczby uprawnień, o której mowa w ust. 4. Zasady te obejmują również zasady zapisywania odnośnej liczby uprawnień na rachunku wskazanym w tym celu przez Komisję.

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

(**) [*wstawić odniesienie*].

Artykuł 30e

Przenoszenie, umarzanie oraz anulowanie uprawnień

1. Do emisji, podmiotów objętych regulacją i uprawnień objętych niniejszym rozdziałem zastosowanie mają przepisy art. 12, z wyjątkiem przepisów art. 12 ust. 2a, art. 12 ust. 3, art. 12 ust. 3a, art. 12 ust. 4 zdanie drugie i trzecie i art. 12 ust. 5. W tym celu:
 - a) wszelkie odniesienia do emisji rozumie się jako odniesienia do emisji objętych niniejszym rozdziałem;
 - b) wszelkie odniesienia do operatorów instalacji rozumie się jako odniesienia do podmiotów objętych regulacją objętych niniejszym rozdziałem;
 - c) wszelkie odniesienia do uprawnień rozumie się jako odniesienia do uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.

2. Od dnia 1 stycznia [...] 2028 r. państwa członkowskie zapewniają, aby co roku do dnia 30 kwietnia podmiot objęty regulacją umorzył liczbę uprawnień objętych niniejszym rozdziałem stanowiącą równowartość łącznej ilości emisji odpowiadającej ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji zgodnie z załącznikiem III w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z art. 15 i art. 30f, oraz zapewniają, aby uprawnienia te zostały następnie anulowane.
3. Do dnia 31 grudnia 2030 r., na zasadzie odstępstwa od akapitów pierwszego i drugiego, jeśli podmiot objęty regulacją mający siedzibę w danym państwie członkowskim podlega krajowemu podatkowi od emisji dwutlenku węgla obowiązującemu w latach 2027–2030 i obejmującemu działalność, o której mowa w załączniku III, właściwy organ tego państwa członkowskiego może zwolnić ten podmiot objęty regulacją z obowiązku umorzenia uprawnień na mocy ust. 2 za dany rok odniesienia, pod warunkiem że:
- a) dane państwo członkowskie powiadomi Komisję o swoim krajowym podatku od emisji dwutlenku węgla obejmującym działalność, o której mowa w załączniku III, do dnia [wstawić termin transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej], a prawo krajowe określające stawki podatkowe mające zastosowanie w latach 2027–2030 weszło do tego momentu w życie. Przedmiotowe państwo członkowskie powiadamia Komisję o wszelkich późniejszych zmianach krajowego podatku od emisji dwutlenku węgla;
 - b) w przypadku danego roku odniesienia krajowy podatek od emisji dwutlenku węgla danego państwa członkowskiego faktycznie płacony przez ten podmiot objęty regulacją jest wyższy niż średnia cena rozliczenia aukcji w systemie handlu uprawnieniami do emisji ustanowionym na mocy niniejszego rozdziału;
 - c) podmiot objęty regulacją w pełni wypełnia obowiązki wynikające z art. 30b dotyczące zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych oraz z art. 30f dotyczące monitorowania, raportowania i weryfikacji jego emisji;
 - d) dane państwo członkowskie do dnia 30 kwietnia roku następującego po roku odniesienia powiadomi Komisję o zastosowaniu każdego takiego zwolnienia i o odpowiednim wolumenie uprawnień, które mają zostać anulowane zgodnie z lit. g) i aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie art. 10 ust. 4;

- e) w terminie trzech miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w lit. a), lub w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia w odniesieniu do danego roku, o którym mowa w lit. d), Komisja nie wniesie sprzeciwu wobec zastosowania odstępstwa ze względu na to, że zgłoszony środek nie jest zgodny z warunkami określonymi w niniejszym ustępie;
- f) dane państwo członkowskie nie sprzeda na aukcji wolumenu uprawnień, o którym mowa w art. 30d ust. 4, na dany rok referencyjny, dopóki ilość uprawnień, które mają zostać anulowane na mocy niniejszego ustępu, nie zostanie określona zgodnie z lit. g), z wyjątkiem wolumenów niezbędnych do wygenerowania jego udziału w dochodach, o których mowa w art. 30d ust. 4a, lub – jeżeli dochody ze sprzedaży aukcyjnej, o których mowa w art. 30d ust. 4, zostaną uznane za zasoby własne zgodnie z art. 311 ust. 3 TFUE – niezbędnych do wypełnienia jego obowiązków wynikających z decyzji Rady (UE, Euratom) 2020/2053³⁷. Odnośne państwo członkowskie nie sprzedaje na aukcji żadnego dodatkowego wolumenu uprawnień zgodnie z art. 30d ust. 2 akapit pierwszy.
- g) spośród całkowitej liczby uprawnień, które mają być przez dane państwo członkowskie sprzedane na aukcji, o której to liczbie mowa w art. 30d ust. 4, w odniesieniu do danego roku referencyjnego, państwo to anuluje wolumen uprawnień równy zweryfikowanym emisjom tego podmiotu objętego regulacją na mocy niniejszego rozdziału w tym roku referencyjnym. Jeśli wolumen uprawnień, który pozostaje do sprzedania na aukcji w roku referencyjnym po zastosowaniu lit. f), jest niższy od wolumenu uprawnień, które mają zostać anulowane na mocy niniejszego ustępu, dane państwo członkowskie zapewnia anulowanie wolumenu uprawnień odpowiadającego tej różnicy do końca roku następującego po roku referencyjnym; oraz

³⁷ Decyzja Rady (UE, Euratom) 2020/2053 z dnia 14 grudnia 2020 r. w sprawie systemu zasobów własnych Unii Europejskiej oraz uchylająca decyzję 2014/335/UE (Dz.U. L 424 z 15.12.2020, s. 1).

- h) w momencie pierwszego powiadomienia, o którym mowa w lit. a), dane państwo członkowskie zobowiąże się do wykorzystania w odniesieniu do jednego lub większej liczby środków, które zostały wymienione lub o których mowa jest w art. 30d ust. 5 akapit pierwszy i drugi, kwoty równoważnej dochodom, do których zastosowanie miałyby art. 30d ust. 5 w przypadku braku niniejszego odstępstwa. Zastosowanie ma art. 30d ust. 5 akapit trzeci i czwarty, a Komisja zapewnia, aby informacje otrzymane na ich podstawie były zgodne z podjętym zobowiązaniem.

Wolumen uprawnień, które mają zostać anulowane na mocy lit. g), nie ma wpływu na zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel ustalone zgodnie z art. 30d ust. 4a ani na ich część przewidzianą dla danego państwa członkowskiego zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 30d ust. 6, ani na zasoby własne budżetu Unii ustalone na podstawie art. 311 ust. 3 TFU i zgodnie z decyzją Rady (UE, Euratom) 2020/2053 z dochodów uzyskanych ze sprzedaży uprawnień na aukcji zgodnie z art. 30d.

Artykuł 30f

Monitorowanie, zgłaszanie i weryfikacja emisji oraz akredytacja

1. Do emisji, podmiotów objętych regulacją i uprawnień objętych niniejszym rozdziałem zastosowanie mają przepisy art. 14 i 15. W tym celu:
 - a) wszelkie odniesienia do emisji rozumie się jako odniesienia do emisji objętych niniejszym rozdziałem;
 - b) wszelkie odniesienia do rodzajów działalności wymienionych w załączniku I rozumie się jako odniesienia do rodzajów działalności, o których mowa w załączniku III;
 - c) wszelkie odniesienia do operatorów rozumie się jako odniesienia do podmiotów objętych regulacją objętych niniejszym rozdziałem;
 - d) wszelkie odniesienia do uprawnień rozumie się jako odniesienia do uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby począwszy od 2025 r. każdy podmiot objęty regulacją monitorował w każdym roku kalendarzowym poziom emisji odpowiadający ilościom paliw dopuszczonych do konsumpcji na mocy załącznika III. Począwszy od 2026 r., państwa członkowskie zapewniają również, aby każdy podmiot objęty regulacją zgłosił te emisje właściwemu organowi w następnym roku zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14 ust. 1.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy podmiot objęty regulacją, który w dniu 1 stycznia 2025 r. posiadał zezwolenie wydane zgodnie z art. 30b, zgłosił swoje emisje historyczne za 2024 r. do dnia 30 marca 2025 r.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby podmioty objęte regulacją miały możliwość identyfikowania oraz wiarygodnego i dokładnego dokumentowania precyzyjnie określonych ilości paliwa dopuszczonego do konsumpcji spalanego w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego wskazanych w załączniku III, a także ostatecznego wykorzystania paliw dopuszczonych do obrotu przez podmioty objęte regulacją w podziale na rodzaje paliwa. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania, aby [...] ograniczyć ryzyko podwójnego liczenia emisji objętych niniejszym rozdziałem oraz emisji objętych rozdziałami II, [...] i III.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące szczegółowych zasad unikania podwójnego liczenia oraz przyznawania rekompensaty finansowej odbiorcom końcowym paliw w przypadkach, gdy takiego podwójnego liczenia nie można uniknąć [...]. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

5. Zasady monitorowania i raportowania emisji objętych niniejszym rozdziałem ustanowiono w załączniku IV część C.
6. Kryteria weryfikacji emisji objętych niniejszym rozdziałem ustanowiono w załączniku V część C.
7. Państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie uproszczonych środków monitorowania, raportowania i weryfikacji takim podmiotom objętych regulacją, których roczne emisje odpowiadające ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji wynoszą mniej niż 1000 ton ekwiwalentu dwutlenku węgla, zgodnie z aktami, o których mowa w art. 14 ust. 1.

Artykuł 30g

Administrowanie

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

- a) wszelkie odniesienia do emisji rozumie się jako odniesienia do emisji objętych niniejszym rozdziałem;
- b) wszelkie odniesienia do operator^{ów} rozumie się jako odniesienia do podmiotów objętych regulacją objętych niniejszym rozdziałem;
- c) wszelkie odniesienia do uprawnień rozumie się jako odniesienia do uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.

Artykuł 30h

Środki stosowane w przypadku nadmiernego wzrostu cen

1. Jeżeli przez okres dłuższy niż trzy kolejne miesiące średnia cena uprawnienia w ramach aukcji przeprowadzanych zgodnie z aktem przyjętym na mocy art. 10 ust. 4 jest ponad dwukrotnie wyższa niż średnia cena uprawnienia w okresie sześciu kolejnych poprzednich miesięcy na aukcjach uprawnień objętych niniejszym rozdziałem, [...] z rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z art. 1a ust. 7 decyzji (UE) 2015/1814 uwalnia się 50 mln uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.

W odniesieniu do lat 2027 i 2028 warunki określone w akapicie pierwszym są spełnione, jeżeli przez ponad trzy kolejne miesiące średnia cena uprawnienia jest wyższa niż 1,5-krotność średniej ceny uprawnienia w okresie odniesienia obejmującym poprzednich sześć kolejnych miesięcy.

2. Jeżeli przez okres dłuższy niż trzy kolejne miesiące średnia cena uprawnień w ramach aukcji przeprowadzanych zgodnie z aktem przyjętym na mocy art. 10 ust. 4 jest ponad trzykrotnie wyższa niż średnia cena uprawnień w okresie sześciu kolejnych poprzednich miesięcy na aukcjach uprawnień objętych niniejszym rozdziałem, z rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z art. 1a ust. 7 decyzji (UE) 2015/1814 uwalnia się 150 mln uprawnień objętych niniejszym rozdziałem.
3. Jeżeli warunek, o którym mowa w ust. 1 lub 2 niniejszego artykułu, został spełniony, dodatkowych uprawnień nie uwalnia się na mocy tego samego ustępu wcześniej niż 12 miesięcy później.
4. Jeżeli warunek określony w ust. 1 lub 2 został spełniony, a ust. 3 nie ma zastosowania, Komisja niezwłocznie publikuje w Dzienniku Urzędowym datę spełnienia tego warunku.

Artykuł 30i

Przegląd przepisów niniejszego rozdziału

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

Artykuł 30j

**Procedury jednostronnego rozszerzenia działalności, o której mowa w załączniku III,
na inne sektory niepodlegające rozdziałom II i III**

1. Państwa członkowskie mogą od 2027 r. stosować handel uprawnieniami do emisji zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału w sektorach, które nie są wymienione w załączniku III, uwzględniając wszystkie odpowiednie kryteria, w szczególności skutki dla rynku wewnętrznego, potencjalne zakłócenia konkurencji, integralność środowiskowa systemu handlu uprawnieniami do emisji ustanowionego na mocy niniejszego rozdziału oraz wiarygodność planowanego systemu monitorowania i raportowania, pod warunkiem że rozszerzenie działalności jest zatwierdzone przez Komisję

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 dotyczących zatwierdzenia rozszerzenia działalności, zezwolenia na wydanie dodatkowych uprawnień oraz upoważnienia innych państw członkowskich do rozszerzenia działalności. Przyjmując takie akty delegowane, Komisja może również uzupełnić rozszerzenie działalności o dalsze przepisy regulujące środki, które mają na celu zaradzenie ewentualnym przypadkom podwójnego liczenia, w tym w odniesieniu do wydania dodatkowych uprawnień mających zrekompensować uprawnienia umorzone, aby wykorzystać paliwa w działaniach wymienionych w załączniku I. Wszelkie środki finansowe wprowadzane przez państwa członkowskie na rzecz przedsiębiorstw w sektorach i podsektorach, które są narażone na rzeczywiste ryzyko ucieczki emisji z powodu znacznych kosztów pośrednich faktycznie poniesionych w związku z kosztami emisji gazów cieplarnianych, które zostały przeniesione na ceny paliw w wyniku tego jednostronnego rozszerzenia, muszą być zgodne z zasadami pomocy państwa i nie mogą powodować nadmiernych zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym.

2. Dodatkowe uprawnienia wydane w wyniku zezwolenia na mocy niniejszego artykułu są sprzedawane na aukcji zgodnie z wymogami określonymi w art. 30d. Niezależnie od przepisów art. 30d ust. 1–4a państwa członkowskie, które jednostronnie rozszerzyły działalność, określają wykorzystanie dochodów uzyskanych ze sprzedaży na aukcji tych dodatkowych uprawnień.

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

Artykuł 2

Zmiany do decyzji (UE) 2015/1814

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

- (1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

- b) dodaje się ustęp 4a w brzmieniu:

„4a. Od dnia [rok po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] całkowita liczba uprawnień znajdujących się w obiegu w dowolnym roku obejmuje skumulowaną liczbę uprawnień wydanych w odniesieniu do lotnictwa oraz skumulowaną liczbę ton zweryfikowanych emisji z lotnictwa w ramach EU ETS, z wyłączeniem emisji pochodzących z lotów na trasach objętych kompensacją emisji i obliczonych zgodnie z art. 12 ust. 6, między dniem 1 stycznia [rok po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] a dniem 31 grudnia tego roku. [...]

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

c) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

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

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

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

- (2) dodaje się art. 1a w brzmieniu:

„Artykuł 1a

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

1. Uprawnienia objęte rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE umieszcza się w odrębnej części rezerwy ustanowionej na mocy art. 1 niniejszej decyzji i uwalnia się je z tej części zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.
2. Umieszczanie uprawnień w rezerwie na podstawie niniejszego artykułu rozpoczyna się od dnia 1 września **2028** r. Uprawnienia objęte rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE umieszcza i przechowuje się w rezerwie oraz uwalnia się z rezerwy odrębnie od uprawnień objętych art. 1 niniejszej decyzji.
3. Odrębną część rezerwy, o której mowa w ust. 1, tworzy się w **2027** r. zgodnie z art. 30d ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2003/87/WE. Nieuwolnione z rezerwy uprawnienia, o których mowa w niniejszym ustępie, tracą ważność do dnia 1 stycznia 2031 r.
4. Każdego roku Komisja publikuje dane na temat łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE do dnia 15 maja kolejnego roku odrębnie od danych dotyczących liczby uprawnień znajdujących się w obiegu zgodnie z art. 1 ust. 4. Łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu zgodnie z niniejszym artykułem w danym roku odpowiada skumulowanej liczbie uprawnień objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE wydanych w okresie od dnia 1 stycznia **2027** r., po odjęciu skumulowanych ton zweryfikowanych emisji objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE w okresie od dnia 1 stycznia **2027** r. do dnia 31 grudnia danego roku oraz wszelkich uprawnień objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE anulowanych zgodnie z art. 12 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE. Dane te zostaną opublikowane po raz pierwszy do dnia 15 maja **2028** r.

5. Każdego roku, jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu wskazana w najnowszej publikacji, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, przekracza 440 mln uprawnień, od wolumenu uprawnień objętych rozdziałem IVa przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 30d dyrektywy 2003/87/WE odejmuje się 100 mln uprawnień i umieszcza się je w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 września tego roku.
6. Jeżeli w danym roku łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu wynosi mniej niż 210 mln, z rezerwy uwalnia się 100 mln uprawnień objętych rozdziałem IVa i dodaje się je do wolumenu objętych rozdziałem IVa uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 30d dyrektywy 2003/87/WE. Jeżeli w rezerwie znajduje się mniej niż 100 mln uprawnień, z rezerwy na mocy niniejszego ustępu uwalnia się wszystkie uprawnienia.
7. Wolumeny podlegające uwolnieniu z rezerwy zgodnie z art. 30h dyrektywy 2003/87/WE dodaje się do wolumenu objętych rozdziałem IVa uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 30d dyrektywy 2003/87/WE w okresie trzech miesięcy, który rozpoczyna się po upływie miesiąca od daty spełnienia warunków opublikowanej w Dzienniku Urzędowym [...] zgodnie z art. 30h dyrektywy 2003/87/WE.
8. Do uprawnień objętych rozdziałem IVa dyrektywy 2003/87/WE zastosowanie mają przepisy art. 1 ust. 8 i art. 3.”.

Artykuł 3

[Art. 3 zostanie wyodrębniony z niniejszej dyrektywy zmieniającej i stanie się odrębnym rozporządzeniem zmieniającym rozporządzenie (UE) 2015/757 – tekst przeniesiony za art. 8³⁸]

³⁸ Por. WK 7351/2022 ADD 2

Artykuł 4

Transpozycja

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

Artykuł 5

Przepisy przejściowe

[...] Wypełniając zobowiązania określone w art. 4 ust. 1 niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie zapewniają, aby ich przepisy krajowe transponujące art. 3 lit. u), art. 10a ust. 3 i art. 10a ust. 4, art. 10c ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE oraz pkt 1 w załączniku I do tej dyrektywy w jej wersji obowiązującej w dniu [*dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej dyrektywy*] nadal miały zastosowanie do dnia 31 grudnia 2025 r. Państwa członkowskie stosują swoje krajowe środki transponujące zmiany tych przepisów od dnia 1 stycznia 2026 r.

Artykuł 6

[...] ³⁹

³⁹ W wyniku oddzielenia zmian w rozporządzeniu (UE) 2015/757 od niniejszej dyrektywy należy skreślić art. 6. Co do istoty zastąpiono go art. 2 rozporządzenia zmieniającego przedstawionym poniżej.

Artykuł 7

Wejście w życie i data rozpoczęcia stosowania art. 2

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Art. 2 stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.⁴⁰

Artykuł 8

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich. [...]

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

⁴⁰ Zastępuje to odniesienie do art. 2 w przepisie dotyczącym transpozycji. Wspomniana data gwarantuje, że zmiany w art. 2 zaczną obowiązywać w tym samym czasie, co krajowe środki transponujące art. 1.

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757 przewidujące włączenie do EU ETS morskiej działalności żeglugowej i gazów cieplarnianych innych niż CO₂⁴¹.

Artykuł 1

⁴²W rozporządzeniu (UE) 2015/757 wprowadza się następujące zmiany:

(-2) W całym rozporządzeniu z wyjątkiem art. 1, 2 i art. 3 lit. a) i r), art. 21 ust. 5 oraz załączników I i II sformułowanie „emisje CO₂” zastępuje się sformułowaniem „emisje gazów cieplarnianych”, a sformułowanie „wyemitowany CO₂” zastępuje się sformułowaniem „wyemitowane gazy cieplarniane”;

(-1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji gazów cieplarnianych i innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, przebywających w tych portach lub wypływających z tych portów, w celu przyczyniania się do redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.”;

(0) art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności brutto 5 000 jednostek lub większej w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

1a. Niniejsze rozporządzenie obejmuje następujące gazy cieplarniane:

a) dwutlenek węgla (CO₂),

⁴¹ Motywy zostaną dodane.

⁴² Uwzględniono propozycje przedstawione w dok. WK 7351/2022 ADD 1

b) w odniesieniu do emisji od [1 stycznia 2024 r.] – metan (CH₄),

c) w odniesieniu do emisji od [1 stycznia 2024 r.] – podtlenki azotu (N₂O).

W przypadku gdy niniejsze rozporządzenie odnosi się do łącznych zagregowanych emisji lub emitowanych gazów cieplarnianych, rozumie się to jako odniesienie do łącznych zagregowanych emisji każdego gazu oddzielnie⁴³.”;

(1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) »emisje gazów cieplarnianych« oznaczają uwalnianie przez statki [...] gazów cieplarnianych objętych obowiązkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu zgodnie z art. 2 ust. 1a;”;

(b) lit. b), d) i m) otrzymują następujące brzmienie:

„b) »port zawinięcia« oznacza »port zawinięcia« zdefiniowany w art. 3 lit. (wa) dyrektywy 2003/87/WE;⁴⁴

„d) »przedsiębiorstwo« oznacza przedsiębiorstwo żeglugowe zdefiniowane w art. 3 lit. v) dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady”;

„m) »okres sprawozdawczy« oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia włącznie. W odniesieniu do rejsów rozpoczynających się i kończących w dwóch różnych latach kalendarzowych odnośne dane są zaliczane na poczet danego roku kalendarzowego;”;

(c) dodaje się lit. q) i r) w brzmieniu:

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

⁴³ Aby zapewnić, że dane dotyczące każdego gazu są zgłaszane osobno w całym rozporządzeniu, co pozwoliłoby ustalić całkowite zagregowane emisje ekwiwalentu CO₂.

⁴⁴ Zgodnie z informacjami zawartymi w dok. WK 7351/2022 zmiany dotyczące portów przeładunkowych muszą zostać odzwierciedlone również w rozporządzeniu w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

r) »zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa« oznaczają sumę emisji gazów cieplarnianych wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego, które mają być zgłaszane na mocy wspomnianej dyrektywy, w odniesieniu do wszystkich statków, za które odpowiada w okresie sprawozdawczym.

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

(2) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

(3) w art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany [...] załączników I i [...] II w celu uwzględnienia włączenia emisji metanu i podtlenków azotu w zakres niniejszego rozporządzenia, zmian dyrektywy 2003/87/WE, w tym dostosowania do aktów wykonawczych przyjętych na podstawie art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE, odpowiednich przepisów międzynarodowych oraz norm międzynarodowych i europejskich. Komisja jest również uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany załączników I i II, aby doprecyzować elementy określonych w nich metod monitorowania w świetle postępu naukowo-technicznego oraz aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie systemu EU ETS ustanowionego na mocy dyrektywy 2003/87/WE.

Do dnia [1 października 2023 r.] Komisja przyjmuje takie akty delegowane zmieniające załączniki I i II, jakie są niezbędne do włączenia emisji metanu i tlenków azotu do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Metody określone w załączniku I oraz zasady określone w załączniku II są, w stosownych przypadkach, dostosowywane do metod i zasad określonych w rozporządzeniu [xxx/yyyy] z dnia [FuelEU Maritime, 2021/0210 (COD)].”;

(4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

(-a) ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) nazwę przedsiębiorstwa oraz adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów oraz niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO dla przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela.”;

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach i składają te plany z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych. Szablony te, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania i automatycznego przesyłania, ustanawia Komisja w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.”;

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

„6. [...] Do dnia [1 kwietnia 2024 r.] przedsiębiorstwa przedkładają właściwemu organowi administrującemu plan monitorowania dla każdego należącego do nich statku wchodzącego w zakres niniejszego rozporządzenia, który w pierwszej kolejności podlega ocenie zgodności z niniejszym rozporządzeniem przeprowadzanej przez weryfikatora i musi odzwierciedlać włączenie emisji metanu i tlenków azotu w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.

7. Niezależnie od ust. 6, w odniesieniu do statków objętych zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po [1 stycznia 2024 r.][...] przedsiębiorstwa przedkładają właściwemu organowi administrującemu plan monitorowania zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia, bez zbędnej zwłoki i nie później niż trzy miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

8. Do [wstawić datę: dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego[...]] właściwe organy administrujące zatwierdzają plany monitorowania złożone przez przedsiębiorstwa zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu drugiego. W odniesieniu do statków objętych zakresem [zmieniona dyrektywa o handlu emisjami] po raz pierwszy po [dniu 1 stycznia 2024 r.] [...] właściwy organ administrujący zatwierdza złożony plan monitorowania w terminie czterech miesięcy po pierwszym zawinięciu danego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu drugiego.

Do dnia [1 października 2023 r.] Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu zmiany przepisów dotyczących zasad mających zastosowanie do planów monitorowania, zawartych w art. 6, 7, 8, 9 i 10, by uwzględnić włączenie emisji metanu i tlenków azotu w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.”;

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

(5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ustęp 5 w brzmieniu:

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

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

(6) w art. 10 akapit pierwszy dodaje się lit. k) w brzmieniu⁴⁵:

„k) łączne zagregowane [...] emisje gazów cieplarnianych objętych dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy, które należy zgłaszać na mocy tej dyrektywy [...] w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego, wraz z informacjami niezbędnymi, by uzasadnić zastosowanie wszelkich stosownych odstępstw od art. 12 ust. 3 tej dyrektywy przewidzianych w art. 12 ust. 3-e, 3-d, 3-c i 3-b tej dyrektywy.”;

(6a) w art. 11 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Począwszy od 2025 r., przedsiębiorstwa przedkładają co roku w terminie do dnia 31 marca właściwemu organowi administrującemu, organom odpowiednich państw bandery (w odniesieniu do statków pływających pod banderą państwa członkowskiego) oraz Komisji raport emisji z całego okresu sprawozdawczego w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność, który to raport został uznany za satysfakcjonujący przez weryfikatora zgodnie z art. 13. Organ administrujący może zobowiązać przedsiębiorstwa do przekazania ich raportów emisji w terminie przypadającym przed 31 marca, ale nie wcześniej niż 28 lutego.”;

(6b) w art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa poprzednie przedsiębiorstwo, możliwie jak najbliżej dnia zakończenia zmiany i nie później niż trzy miesiące po tej dacie, przedkłada swojemu właściwemu organowi administrującemu, organom odnośnych państw bandery (w odniesieniu do statków pływających pod banderą państwa członkowskiego), nowemu przedsiębiorstwu i Komisji sprawozdanie zawierające te same elementy co raport emisji, ale ograniczone do okresu, w którym przedsiębiorstwo to ponosiło odpowiedzialność za prowadzenie działań.”;

⁴⁵ Tekst skorygowany, by uwzględnić emisje gazów innych niż CO₂.

(6c) w art. 11 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany przepisów dotyczących zasad sprawozdawczości zawartych w art. 11, 11a i 12, by uwzględnić włączenie emisji metanu i tlenków azotu w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia. Pierwszy taki akt delegowany przyjmuje się do dnia [1 października 2023 r.]”;

(7) dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Zgłaszanie i przekazywanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa

1. Przedsiębiorstwa opracowują zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa w okresie sprawozdawczym na podstawie danych zawartych w raporcie emisji oraz w raporcie, o którym mowa w art. 11 ust. 2, w odniesieniu do każdego statku, za który były one odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4.
2. Począwszy od 2025 r. [...], przedsiębiorstwo przedkłada co roku właściwemu organowi administrującemu do dnia 31 marca zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa obejmujące emisje w okresie sprawozdawczym podlegające zgłoszeniu zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4, które to dane zostały zweryfikowane zgodnie z rozdziałem III niniejszego rozporządzenia („zweryfikowane zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa”).
3. Organ administrujący może zobowiązać przedsiębiorstwa do przekazania zweryfikowanych zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa w terminie przypadającym przed 31 marca, ale nie wcześniej niż 28 lutego.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące monitorowania i zgłaszania danych zagregowanych na poziomie przedsiębiorstwa oraz przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa organowi administrującemu.”;

(8) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

(9) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

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

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

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

(10) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

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

„d) obliczenia prowadzące do określenia całkowitych [...] emisji gazów cieplarnianych i łącznych zagregowanych [...] emisji gazów cieplarnianych objętych dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy, które to obliczenia należy zgłaszać na mocy tej dyrektywy [...] w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego;”;

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

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

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

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

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

(12) art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

(13) art. 20 ust. 3 otrzymuje brzmienie⁴⁶:

„3. W przypadku statków, które nie spełniają wymogów w zakresie monitorowania i raportowania przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia może – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – wydać nakaz wydalenia, który jest przekazywany Komisji, EMSA, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery. W następstwie wydania takiego nakazu wydalenia każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, odmawia przyjmowania danego statku w swoich portach do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze swoich obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania zgodnie z art. 11 i 18. Jeżeli statek ten pływa pod banderą państwa członkowskiego i wpływa [...] do jednego z portów tego państwa lub znajduje się [...] w nim, dane państwo członkowskie – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – [...] zatrzymuje statek do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze spoczywających na nim obowiązków.

⁴⁶ Zmiana ta ma na celu dostosowanie do brzmienia dyrektywy w sprawie ETS.

W przypadku stwierdzenia, że statek pływający pod banderą państwa członkowskiego znajduje się w sytuacji niezgodności z wymogami, o której mowa w akapicie pierwszym, podczas gdy znajduje się w jednym z portów państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa, to państwo członkowskie może, po umożliwieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu żeglugowemu przedstawienia uwag, wydać nakaz zatrzymania bandery do czasu wypełnienia przez przedsiębiorstwo żeglugowe jego zobowiązań. Informuje ono o tym Komisję, EMSA i pozostałe państwa członkowskie. [...]

Spełnienie tych obowiązków potwierdza się, przedstawiając ważny dokument zgodności właściwemu organowi krajowemu, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.”;

(13a) W art. 20 ust. 5 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Możliwość odstępstwa na mocy niniejszego ustępu nie ma zastosowania do państwa członkowskiego, którego organem odpowiedzialnym jest organ administrujący przedsiębiorstwa żeglugowego.”;

(13b) art. 21 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, przedsiębiorstwo, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);”;

(13c) art. 21 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Co dwa lata Komisja ocenia ogólny wpływ sektora transportu morskiego na klimat na świecie, w tym poprzez emisje niezwiązane z CO₂ lub oddziaływanie innych gazów cieplarnianych i cząstek o współczynniku globalnego ocieplenia nieobjętych niniejszym rozporządzeniem.”;

(13d) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 22a

Przegląd

Nie później niż do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokonuje przeglądu niniejszego rozporządzenia, uwzględniając w szczególności dalsze doświadczenia zdobyte podczas jego wdrażania. Przegląd obejmuje ocenę stosowności włączenia statków o pojemności brutto [...] poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia w celu ewentualnego późniejszego objęcia ich dyrektywą 2003/87/WE lub zaproponowania innych środków mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z takich statków. W razie potrzeby do przeglądu dołączony zostanie wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.”.

(14) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

c) w ust. 5 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Ostatnie zdanie akapitu pierwszego nie ma jednak zastosowania do aktów delegowanych przyjętych do dnia 1 października 2023 r. na podstawie art. 5 ust. 2 akapit drugi, art. 6 ust. 8 akapit drugi, art. 11 ust. 4 i art. 15 ust. 5.”

Artykuł 2

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia jego wejścia w życie. Art. 1 ust. 1 lit. b) stosuje się jednak od dnia 1 stycznia 2024 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

pkt 1 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa nie obejmuje[...] instalacji, lub części instalacji, stosowanych do prac badawczo-rozwojowych oraz do próbnych badań nowych produktów i procesów. [...] Niniejsza dyrektywa nie obejmuje instalacji, w których w poprzedzającym odpowiednim okresie pięciu lat, o którym mowa w art. 11 ust. 1 akapit drugi, emisje ze spalania biomasy spełniającej kryteria określone na podstawie art. 14 przyczyniają się średnio do powstania ponad 95 % całkowitych średnich emisji gazów cieplarnianych.

3. Gdy w celu podjęcia decyzji o włączeniu instalacji do EU ETS przeprowadzane są obliczenia dotyczące całkowitej nominalnej mocy cieplnej instalacji, uwzględnia się sumę nominalnej mocy cieplnej wszystkich jednostek technicznych stanowiących część instalacji, w których dochodzi do spalania paliwa. Jednostki takie mogą obejmować wszystkie rodzaje kotłów, palników, turbin, ogrzewaczy, pieców, spalarni, pieców do kalcynacji, pieców do prażenia, pieców, osuszaczy, silników, ogniw paliwowych, urządzeń do spalania z wykorzystaniem pętli chemicznej, pochodni gazowych oraz urządzeń do wychwytywania termalnego lub katalitycznego po spalaniu. W obliczeniach tych nie uwzględnia się jednostek o nominalnej mocy cieplnej poniżej 3 MW.”;

– w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) wiersz drugi otrzymuje brzmienie:

„Rafinacja oleju, w której wykorzystywane są jednostki spalania o całkowitej nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW	Dwutlenek węgla”
---	------------------

(ii) wiersz piąty otrzymuje brzmienie:

„Produkcja żelaza lub stali (pierwotny lub wtórny wytop), łącznie z odlewaniem ciągłym, z wydajnością powyżej 2,5 ton na godzinę	Dwutlenek węgla”
--	------------------

(iii) wiersz siódmy otrzymuje brzmienie:

„Produkcja pierwotnego aluminium lub tlenku glinu	Dwutlenek węgla i <u>perfluorowęglowodory</u> ”;
---	---

(a) wiersz piętnasty kategorii działań otrzymuje brzmienie:

(3) „Osuszanie lub kalcynacja gipsu lub produkcja płyt gipsowo-kartonowych i innych wyrobów gipsowych, przy użyciu możliwości produkcyjnej gipsu kalcynowanego lub suszonego gipsu wtórnego przekraczającej łącznie 20 ton dziennie	(4) Dwutlenek węgla”
---	----------------------

(iv) wiersz osiemnasty otrzymuje brzmienie:

„Produkcja sadzy, w tym karbonizacja substancji organicznych takich jak oleje mineralne, smoły, pozostałości krakowania i destylacji, przy zdolności produkcyjnej przekraczającej 50 ton dziennie	Dwutlenek węgla”
---	------------------

(v) wiersz dwudziesty czwarty otrzymuje brzmienie:

„Produkcja wodoru (H ₂) i gazu do syntezy, przy zdolności produkcyjnej przekraczającej 25 ton dziennie	Dwutlenek węgla”
--	------------------

(vi) wiersz dwudziesty siódmy otrzymuje brzmienie:

„Transport gazów cieplarnianych w celu ich geologicznego składowania w składowisku dopuszczonym na mocy dyrektywy 2009/31/WE, z wyjątkiem emisji objętych innym działaniem określonym w niniejszej dyrektywie	Dwutlenek węgla”
---	------------------

(vii) za ostatnim nowym wierszem, pod linią rozdzielającą, dodaje się wiersz w brzmieniu:

<p>„Transport morski</p> <p>Działalność w zakresie transportu morskiego prowadzona przez statki objęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 wykonujące rejsy służące transportowi osób lub towarów do celów komercyjnych</p>	<p>[...] <u>Dwutlenek węgla</u>”;</p>
---	---------------------------------------

(1) załącznik IIb do dyrektywy 2003/87/WE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIb

**Część A – PODZIAŁ ŚRODKÓW Z FUNDUSZU MODERNIZACYJNEGO, O KTÓRYCH
MOWA W ART. 10 UST. 1 AKAPIT TRZECI**

	Udział
Bułgaria	5,84 %
Czechy	15,59 %
Estonia	2,78 %
Chorwacja	3,14 %
Łotwa	1,44 %
Litwa	2,57 %
Węgry	7,12 %
Polska	43,41 %
Rumunia	11,98 %
Słowacja	6,13 %

**Część B – PODZIAŁ ŚRODKÓW Z FUNDUSZU MODERNIZACYJNEGO, O KTÓRYCH
MOWA W ART. 10 UST. 1 AKAPIT CZWARTY**

	Udział
Bułgaria	4,9 %
Czechy	12,6 %
Estonia	2,1 %
Grecja	10,1 %
Chorwacja	2,3 %
Łotwa	1,0 %
Litwa	1,9 %
Węgry	5,8 %
Polska	34,2 %
Portugalia	8,6 %
Rumunia	9,7 %
Słowacja	4,8 %
<u>Słowenia</u>	<u>2,0 %</u>

(2) w dyrektywie 2003/87/WE dodaje się załączniki III, IIIa i IIIb w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK III

DZIAŁANIE OBJĘTE ZAKRESEM ROZDZIAŁU IVa

<p>Działanie:</p> <p>1. Dopuszczenie do konsumpcji paliw wykorzystywanych do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego.</p> <p>Działanie to nie obejmuje:</p> <p>a) dopuszczenia do konsumpcji paliw wykorzystywanych w działaniach określonych w załączniku I do niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem spalania w ramach działań dotyczących transportu gazów cieplarnianych w celu ich geologicznego składowania (działanie przedstawione w wierszu dwudziestym siódmym);</p> <p>b) dopuszczenia do konsumpcji paliw o współczynniku emisji równym zero.</p> <p>2. Sektor budowlany i sektor transportu drogowego odpowiadają następującym źródłom emisji zdefiniowanych w wytycznych IPCC dotyczących krajowych wykazów gazów cieplarnianych z 2006 r., z uwzględnieniem następujących niezbędnych zmian w tych definicjach:</p> <p>a) elektrociepłownie (kod kategorii źródła 1A1a ii) i ciepłownie (kod kategorii źródła 1A1a iii), pod warunkiem że produkują ciepło w odniesieniu do kategorii c) i d) niniejszego punktu albo bezpośrednio, albo za pośrednictwem systemów lokalnego ogrzewania;</p> <p>b) transport drogowy (kod kategorii źródła 1A3b), z wyjątkiem korzystania z pojazdów rolniczych na drogach utwardzonych;</p> <p>c) usługi komercyjne i publiczne (kod kategorii źródła 1A4a);</p> <p>d) mieszkania (kod kategorii źródła 1A4b).</p>	<p>Gazy cieplarniane</p> <p>Dwutlenek węgla (CO₂)</p>
--	--

ZAŁĄCZNIK IIIa

DOSTOSOWANIE WSPÓŁCZYNNIKA LINIOWEGO REDUKCJI ZGODNIE Z ART. 30c UST. 2

1. Jeżeli średnie emisje zgłoszone na podstawie rozdziału IVa za lata 2024–2026 są wyższe o więcej niż 2 % w porównaniu z ilością na 2025 r. określoną zgodnie z art. 30c ust. 1, oraz jeżeli różnice te nie wynikają z różnicy mniejszej niż 5 % między emisjami zgłoszonymi na podstawie rozdziału IVa a danymi z wykazu dotyczącego emisji gazów cieplarnianych w Unii w 2025 r. z kategorii źródeł UNFCCC w odniesieniu do sektorów objętych rozdziałem IVa, współczynnik liniowy redukcji oblicza się poprzez dostosowanie współczynnika liniowego redukcji, o którym mowa w art. 30c ust. 1.
2. Współczynnik liniowy redukcji dostosowany zgodnie z pkt 1 ustala się w następujący sposób:

$$[LRF_{adj} = 100\% * ((MRV_{[2024-2026]} - (MRV_{[2024-2026]} + (ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]}) - MRV_{[2024-2026]}) / 5)) / MRV_{[2024-2026]}],$$
 gdzie

LRF_{adj} to dostosowany współczynnik liniowy redukcji;

$MRV_{[2024-2026]}$ to średnia zweryfikowanych emisji zgłoszonych na podstawie rozdziału IVa w latach 2024–2026;

$ESR_{[2024]}$ to wartość dotycząca emisji w 2024 r. określona zgodnie z art. 30c ust. 1 w odniesieniu do sektorów objętych zakresem rozdziału IVa;

$LRF_{[2024]}$ to współczynnik liniowy redukcji, o którym mowa w art. 30c ust. 1.]”;

(3) w załączniku IV do dyrektywy 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

w części A sekcja „Obliczanie” wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit czwarty ostatnie zdanie „Współczynnik emisji dla paliwa roślinnego wynosi zero.” otrzymuje brzmienie:

„Współczynnik emisji dla biomasy, która spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy ustanowione dyrektywą (UE) 2018/2001, z wszelkimi niezbędnymi dostosowaniami do zastosowania na mocy niniejszej dyrektywy, jak określono w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 14 – wynosi zero.”;

(ii) akapit szósty otrzymuje brzmienie:

„Wykorzystywane są standardowe współczynniki utleniania opracowane na mocy dyrektywy 2010/75/UE, chyba że operatorzy mogą wskazać, iż szczególny ze względu na działalność współczynnik emisji jest bardziej odpowiedni.”;

b) część B sekcja „Monitorowanie emisji ditlenku węgla” akapit czwarty ostatnie zdanie „Współczynnik emisji dla paliwa roślinnego wynosi zero.” otrzymuje brzmienie:

„Współczynnik emisji dla biomasy, która spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy ustanowione dyrektywą (UE) 2018/2001, z wszelkimi niezbędnymi dostosowaniami do zastosowania na mocy niniejszej dyrektywy, jak określono w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 14 – wynosi zero.”;

a) dodaje się część C w brzmieniu:

„CZĘŚĆ C – Monitorowanie i składanie sprawozdań w odniesieniu do emisji związanych z działalnością, o której mowa w załączniku III

Monitorowanie emisji

Emisje monitoruje się za pomocą obliczeń.

Obliczanie

Emisje oblicza się za pomocą następującego wzoru:

$$\textit{Paliwo dopuszczone do konsumpcji} \times \textit{współczynnik emisji}$$

Paliwo dopuszczone do konsumpcji obejmuje ilość paliwa dopuszczonego do konsumpcji przez podmiot objęty regulacją.

Stosuje się standardowe współczynniki emisji określone przez IPCC, zaczerpnięte z wytycznych IPCC z 2006 r. (IPCC Inventory Guidelines) lub kolejnych uaktualnionych wersji tych wytycznych, chyba że współczynniki emisji dla poszczególnych paliw, określone przez niezależne akredytowane laboratoria za pomocą akceptowanych metod analitycznych, są bardziej dokładne.

Dla każdego podmiotu objętego regulacją i każdego rodzaju paliwa wykonuje się odrębne obliczenie.

Składanie sprawozdań dotyczących emisji

Każdy podmiot objęty regulacją podaje w swoim sprawozdaniu następujące informacje:

A. Dane identyfikacyjne podmiotu objętego regulacją, w tym:

- nazwę podmiotu objętego regulacją;
- adres, zawierający kod pocztowy oraz kraj;
- rodzaje paliw, które dopuszcza do konsumpcji, oraz prowadzone przez niego działania, w ramach których dopuszcza te paliwa do konsumpcji, uwzględniając wykorzystywaną technologię;
- adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby do kontaktów; oraz
- nazwę właściciela podmiotu objętego regulacją, lub jakiegokolwiek spółki dominującej.

B. Dla każdego rodzaju paliwa dopuszczanego do konsumpcji i wykorzystywanego do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego określonych w załączniku III, dla którego oblicza się emisje:

- ilość paliwa dopuszczonego do konsumpcji;
- współczynniki emisji;
- emisje całkowite;
- wykorzystanie(-a) końcowe paliwa dopuszczonego do konsumpcji; oraz
- niepewność.

Państwa członkowskie podejmują środki w celu koordynacji wymogów w zakresie sprawozdawczości z jakimikolwiek istniejącymi wymogami w zakresie sprawozdawczości w celu zminimalizowania obciążenia przedsiębiorstw.”;

(4) w załączniku V do dyrektywy 2003/87/WE dodaje się część C w brzmieniu:

„CZĘŚĆ C – Weryfikacja emisji związanych z działalnością, o której mowa w załączniku III

Zasady ogólne

1. Emisje związane z działalnością, o której mowa w załączniku III, podlegają weryfikacji.
2. W procesie weryfikacji uwzględnia się raport, o którym mowa art. 14 ust. 3, oraz monitorowanie w poprzednim roku. W ramach procesu ocenia się rzetelność, wiarygodność i dokładność systemów monitorowania oraz zgłoszonych danych i informacji dotyczących emisji, a w szczególności:
 - a) informacje dotyczące zgłoszonych paliw dopuszczonych do konsumpcji i powiązane obliczenia;
 - b) dobór oraz sposób wykorzystania współczynników emisji;
 - c) obliczenia wykorzystywane do określenia emisji ogólnych.

3. Zgłoszone emisje można potwierdzić tylko pod warunkiem, że rzetelne i wiarygodne dane umożliwiają ustalenie poziomu emisji z wysokim stopniem pewności. Uzyskanie wysokiego stopnia pewności wymaga od podmiotu objętego regulacją wykazania, że:

a) zgłoszone dane nie są niespójne;

b) dane zgromadzono zgodnie z obowiązującymi normami naukowymi; oraz

c) odpowiednia dokumentacja podmiotu objętego regulacją jest kompletna oraz spójna.

4. Weryfikator otrzymuje dostęp do wszystkich miejsc i informacji związanych z przedmiotem kontroli.

5. Weryfikator bierze pod uwagę, czy podmiot objęty regulacją jest zarejestrowany w unijnym systemie ekozarządzania i audytu (EMAS).

Metodyka

Analiza strategiczna

6. Weryfikacja opiera się na analizie strategicznej wszystkich ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji przez podmiot objęty regulacją. W związku z tym weryfikator musi uzyskać pełen obraz wszystkich działań, za pośrednictwem których podmiot objęty regulacją dopuszcza paliwa do konsumpcji, i ich znaczenia pod względem emisji.

Analiza procesu

7. W stosownych przypadkach weryfikacja przedłożonych informacji odbywa się w lokalu podmiotu objętego regulacją. Do ustalenia wiarygodności zgłoszonych danych i informacji weryfikator wykorzystuje kontrole na miejscu.

Analiza ryzyka

8. Weryfikator analizuje wszystkie metody, za pomocą których podmiot objęty regulacją dopuszcza paliwa do konsumpcji, aby ocenić wiarygodność danych dotyczących całkowitych emisji podmiotu objętego regulacją.

9. Na podstawie tej analizy weryfikator jednoznacznie wskazuje wszelkie elementy obarczone wysokim ryzykiem błędu oraz inne aspekty procedury monitorowania i sprawozdawczości, które mogą przyczyniać się do pojawiania się błędów w ustalaniu ogólnego poziomu emisji. Obejmuje to w szczególności obliczenia niezbędne do ustalenia poziomu emisji z poszczególnych źródeł. Szczególną uwagę zwraca się na elementy obarczone wysokim ryzykiem błędu oraz na wyżej wspomniane aspekty procedury monitorowania.

10. Weryfikator bierze pod uwagę wszelkie skuteczne metody kontroli zastosowane przez podmiot objęty regulacją w celu zminimalizowania poziomu niepewności.

Sprawozdanie

11. Weryfikator przygotowuje sprawozdanie z procesu weryfikacji, w którym ocenia, czy sprawozdanie złożone na podstawie art. 14 ust. 3 jest wystarczające. Sprawozdanie to obejmuje wszystkie zagadnienia istotne z punktu widzenia przeprowadzonych prac. Sprawozdanie na podstawie art. 14 ust. 3 można uznać za wystarczające, jeśli w opinii weryfikatora zgłoszone emisje całkowite nie odbiegają znacząco od stanu faktycznego.

Minimalne wymagania dotyczące kompetencji mające zastosowanie do weryfikatora

12. Weryfikator jest niezależny od podmiotu objętego regulacją, wykonuje swoje czynności w sposób rzetelny, obiektywny i profesjonalny oraz posiada wiedzę na temat:

- a) przepisów niniejszej dyrektywy, jak również odpowiednich norm i wytycznych przyjętych przez Komisję na podstawie art. 14 ust. 1;

- b) wymogów prawnych, regulacyjnych i administracyjnych istotnych w odniesieniu do działań objętych weryfikacją; oraz
 - c) generowania wszystkich informacji dotyczących wszystkich sposobów, za pomocą których podmiot objęty regulacją dopuszcza paliwa do konsumpcji, a w szczególności informacje na temat gromadzenia, pomiaru, obliczania i zgłaszania danych.”.
-