



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 25 juni 2022
(OR. fr, en)

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0211(COD)**

**10509/22
ADD 1**

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

NOT

från: Ordförandeskapet

till: Rådet

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

Ärende: 55 %-paketet
Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och förordning (EU) 2015/757
– Allmän riktlinje

Inför Corepers möte den 28 juni 2022 bifogas för delegationerna ordförandeskapets kompromissförslag i ovannämnda ärende.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och förordning (EU) 2015/757¹

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT [DENNA FÖRORDNING/DETTA DIREKTIV/DETTA BESLUT]

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

¹ Ändringar i förhållande till föregående version av ordförandeskapets kompromisstext är markerade med **understruken fetstil** och strykningar med [...]. Tidigare ändringar är understrukna.

² EUT C , , s. .

³ EUT C , , s. .

⁴av följande skäl:

- (1) Parisavtalet som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) trädde i kraft i november 2016 (*Parisavtalet*)⁵. Dess parter har enats om att hålla ökningen i den globala medeltemperaturen långt under 2 °C över förindustriell nivå samt göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå.
- (2) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för meddelandet om den europeiska gröna given som antogs av kommissionen den 11 december 2019⁶.
- (3) Den europeiska gröna given kombinerar en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i EU senast 2050 och fastställer en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där ekonomisk tillväxt är frikopplad från resursanvändningen. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och den har särskilda effekter på vissa missgynnade grupper såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med minoritetsbakgrund vad gäller etniskt ursprung. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

⁴ Med vissa riktade undantag har skälen inte anpassats.

⁵ Parisavtalet (EUT L 282, 19.10.2016, s. 4).

⁶ COM(2019) 640 final.

- (4) Nödvändigheten och värdet av den europeiska gröna given har endast ökat mot bakgrund av de allvarliga effekterna av covid-19-pandemin på unionsmedborgarnas liv och hälsa, arbetsvillkor och välbefinnande, som har visat att vårt samhälle och vår ekonomi behöver förbättra motståndskraften mot externa chocker och agera tidigt för att förebygga eller mildra dem. EU:s medborgare fortsätter att uttrycka starka åsikter om att detta särskilt gäller för klimatförändringarna⁷.
- (5) Unionen åtog sig att minska unionens nettoutsläpp av växthusgaser från hela ekonomin med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer i uppdateringen av nationellt fastställda bidrag som lämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020⁸.
- (6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119⁹ har unionen förankrat målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 i lagstiftningen. I den förordningen fastställs också ett bindande åtagande om inhemsk minskning i unionen av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030.
- (7) Alla sektorer inom ekonomin måste bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar. Därför bör ambitionen i EU:s utsläppshandelssystem, som fastställdes i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG¹⁰ om att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt främja minskade utsläpp av växthusgaser, höjas på ett sätt som står i proportion till detta nettominskningsmål för hela ekonomin till 2030.

⁷ Särskild Eurobarometer 513 om klimatförändringar, 2021

(https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_sv).

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

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (8) EU:s system för handel med utsläppsrätter bör uppmuntra produktion i anläggningar som helt eller delvis minskar utsläppen av växthusgaser. Beskrivningen av vissa verksamhetskategorier i bilaga I till direktiv 2003/87/EG bör därför ändras för att säkerställa att anläggningar som bedriver en verksamhet som förtecknas i bilaga I och som uppfyller kapacitetströskeln för samma verksamhet men som inte släpper ut några växthusgaser omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och att man därmed säkerställer likabehandling av anläggningar i de berörda sektorerna. Dessutom bör gratis tilldelning för tillverkningen av en produkt vara oberoende av typen av produktionsprocess. Det är därför nödvändigt att ändra definitionen av de produkter, processer och utsläpp som omfattas av vissa referensvärden för att säkerställa lika villkor för ny och befintlig teknik. Det är också nödvändigt att frikoppla uppdateringen av riktmärkesvärdena för raffinaderier och vätgas för att återspegla den ökande betydelsen av vätgasproduktion utanför raffinaderisektorn.
- (8a) Efter ändringen av de produkter, processer och utsläpp som omfattas av vissa referensvärden är det nödvändigt att se till att producenterna inte får dubbel kompensation för samma utsläpp med både gratis tilldelning och kompensation för indirekta kostnader, och således anpassa de ekonomiska åtgärder som ska kompensera för indirekta kostnader som förs vidare till elpriserna i enlighet med detta.
- (9) Rådets direktiv 96/61/EG¹¹ upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU¹². Hänvisningarna till direktiv 96/61/EG i artikel 2 i direktiv 2003/87/EG och dess bilaga IV bör uppdateras i enlighet med detta. Med tanke på det behovet av brådskande utsläppsminskningar för den totala ekonomin bör medlemsstaterna ha möjlighet att agera för att minska utsläppen av växthusgaser som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem genom andra strategier än de utsläppsgränser som antagits i enlighet med direktiv 2010/75/EU.

¹¹ Rådets direktiv 96/61/EG av den 24 september 1996 om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar (EGT L 257, 10.10.1996, s. 26).

¹² [Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp \(samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar\), EUT L 334, 17.12.2010, s. 17.](#)

- (10) I meddelandet *Vägen till en frisk planet för alla*¹³ uppmanar kommissionen till att styra EU mot nollutsläpp fram till 2050 genom att minska föroreningarna i luft, färskvatten, hav och mark till nivåer som inte längre förväntas vara skadliga för hälsan och de naturliga ekosystemen. Åtgärder enligt direktiv 2010/75/EU, som är det viktigaste instrumentet för att reglera förorenande utsläpp till luft, vatten och mark, kommer ofta även att möjliggöra minskade utsläpp av växthusgaser. I enlighet med artikel 8 i direktiv 2003/87/EG bör medlemsstaterna säkerställa samordning mellan tillståndskraven i direktiv 2003/87/EG och dem i direktiv 2010/75/EU.
- (11) Med tanke på att ny innovativ teknik i många fall kommer att göra det möjligt att minska utsläppen av både växthusgaser och föroreningar är det viktigt att säkerställa synergier mellan strategier som leder till minskade utsläpp av både växthusgaser och föroreningar, det vill säga direktiv 2010/75/EU, och se över strategiernas effektivitet i detta avseende.
- (12) Definitionen av elproducenter användes för att fastställa den maximala mängden gratis utsläppsrätter till industrin under perioden 2013–2020 men detta ledde till att kraftvärmeverk behandlades annorlunda än industrianläggningar. För att uppmuntra användningen av högeffektiv kraftvärme och för att säkerställa likabehandling av alla anläggningar som får gratis tilldelning för värmeproduktion och fjärrvärme bör alla hänvisningar till elproducenter i direktiv 2003/87/EG strykas. Dessutom anges i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331¹⁴ att alla industriprocesser är berättigade till gratis tilldelning. Bestämmelserna om avskiljning och lagring av koldioxid i artikel 10a.3 i direktiv 2003/87/EG har därför blivit föråldrade och bör strykas.

¹³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Vägen till en frisk planet för alla, EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark* (COM(2021) 400 final).

¹⁴ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 av den 19 december 2018 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 59, 27.2.2019, s. 8).

- (13) Växthusgaser som inte släpps ut direkt i atmosfären bör anses vara utsläpp enligt EU:s utsläppshandelssystem och utsläppsrätter bör överlämnas för dessa utsläpp såvida de inte lagras på en lagringsplats i enlighet Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG¹⁵ eller om de är permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning. Kommissionen bör ges befogenhet att anta genomförandeakter som fastställer villkoren för när växthusgaser ska anses vara permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning, däribland för erhållande av ett intyg om koldioxidupptag, när det är lämpligt, mot bakgrund av regelverkets utveckling när det gäller certifiering av koldioxidupptag.
- (14) Internationell sjötransportverksamhet, som innebär resor mellan hamnar under två olika medlemsstaters jurisdiktion eller mellan en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, har varit det enda transportmedel som inte ingått i unionens tidigare åtaganden att minska utsläppen av växthusgaser. Utsläppen från bränsle som säljs i unionen för resor som avgår i en medlemsstat och anländer till en annan medlemsstat eller ett tredjeland har ökat med omkring 36 % sedan 1990. Dessa utsläpp motsvarar nästan 90 % av alla utsläpp från unionens sjöfart, eftersom utsläppen från bränsle som säljs i unionen för resor från och till samma medlemsstat har minskat med 26 % sedan 1990. Om inga åtgärder vidtas beräknas utsläppen från internationella sjötransporter öka med omkring 14 % mellan 2015 och 2030 och med 34 % mellan 2015 och 2050. Om sjötransporternas effekter på klimatförändringarna ökar på det sätt som förutses skulle detta avsevärt undergräva de minskningar som andra sektorer gör för att bekämpa klimatförändringarna.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG av den 23 april 2009 om geologisk lagring av koldioxid och ändring av rådets direktiv 85/337/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG och 2008/1/EG samt förordning (EG) nr 1013/2006 (EUT L 140, 5.6.2009, s. 114).

- (15) 2013 antog kommissionen en strategi för att gradvis integrera utsläppen från sjöfarten i unionens politik för att minska växthusgasutsläppen. Som ett första steg i denna strategi inrättade unionen ett system för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjötransporter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757¹⁶, vilket ska följas av att minskningsmål fastställs för sjöfartssektorn och av tillämpning av en marknadsbaserad åtgärd. I linje med det åtagande som medlagstiftarna uttryckte i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410¹⁷ bör åtgärder från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) eller unionen inledas 2023, inbegripet förberedande arbete med antagande och genomförande av en åtgärd som säkerställer att sektorn på lämpligt sätt bidrar till de insatser som krävs för att uppnå de mål som överenskommit enligt Parisavtalet och att vederbörlig hänsyn tas till alla berörda parter.
- (16) I enlighet med direktiv (EU) 2018/410 bör kommissionen rapportera minst en gång om året till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som uppnåtts inom IMO mot ett ambitiöst utsläppsminskningmål och om kompletterande åtgärder för att säkerställa att sjötransportsektorn på ett lämpligt sätt bidrar till de ansträngningar som krävs för att uppnå de mål man enats om i Parisavtalet. Arbetet med att begränsa de globala utsläppen från sjöfarten genom IMO pågår och bör uppmuntras, bland annat ett skyndsamt genomförande av IMO:s inledande strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg, som antogs 2018 och som också hänvisar till möjliga marknadsbaserade åtgärder för att stimulera minskningar av växthusgasutsläppen från internationell sjöfart. De framsteg som IMO har gjort på senare tid är välkomna, men [...] åtgärderna har hittills inte varit tillräckliga för att uppnå målen i Parisavtalet.

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

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814 (EUT L 76, 19.3.2018, s. 3).

(17) I den europeiska gröna given tillkännagav kommissionen sin avsikt att vidta ytterligare åtgärder för att ta itu med växthusgasutsläppen från sjötransportsektorn genom en uppsättning åtgärder som gör det möjligt för unionen att nå sina utsläppsminskningsmål. Mot denna bakgrund bör direktiv 2003/87/EG ändras så att sjötransportsektorn omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter för att säkerställa att denna sektor bidrar till unionens höjda klimatmål och målen i Parisavtalet, vilket kräver att industriländerna går i spetsen och genomför utsläppsminskningsmål för hela ekonomin samtidigt som utvecklingsländerna uppmuntras att med tiden övergå till mål för utsläppsminskningar eller utsläpps begränsningar som omfattar hela ekonomin¹⁸. Med tanke på att utsläpp från internationell luftfart utanför EU bör begränsas från och med januari 2021 genom globala marknadsbaserade åtgärder samtidigt som det inte finns några åtgärder som begränsar eller prissätter utsläpp från sjötransporter, är det lämpligt att EU:s utsläppshandelssystem omfattar en del av utsläppen från resor mellan en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och en hamn under ett tredjelands jurisdiktion, medan tredjelandet kan besluta om lämpliga åtgärder för den återstående delen av utsläppen. Utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportsektorn bör således omfatta hälften av utsläppen från fartyg som ankommer till en hamn under en medlemsstats jurisdiktion från en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, hälften av utsläppen från fartyg som reser från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion till en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, utsläppen från fartyg som reser till en hamn under en medlemsstats jurisdiktion från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion samt utsläppen från fartyg som ligger vid kaj i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion. Detta tillvägagångssätt har konstaterats vara ett praktiskt sätt att lösa frågan om gemensamt men olikartat ansvar och gemensam men olikartad förmåga, som länge varit en utmaning inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar. Att inbegripa en del av utsläppen från både inkommande och utgående resor mellan unionen och tredjeländer säkerställer effektiviteten i EU:s utsläppshandelssystem eftersom åtgärdens miljöpåverkan blir större jämfört med ett geografiskt tillämpningsområde som är begränsat till resor inom EU, samtidigt som både risken för hamnanlöp i syfte att kringgå kraven i denna förordning och risken för utflyttning av omlastningsverksamhet utanför unionen begränsas.

¹⁸ Parisavtalet, artikel 4.4.

För att sektorn på ett smidigt sätt ska kunna integreras i EU:s system för handel med utsläppsrätter bör rederiernas överlämnande av utsläppsrätter gradvis öka med de verifierade utsläpp som rapporteras för perioden 2024–2026. I den mån färre utsläppsrätter överlämnas än de verifierade utsläppen från sjötransporter under de åren, efter att skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter för varje år har fastställts, bör motsvarande antal utsläppsrätter annulleras för att skydda systemets miljöintegritet. Från och med 2027 bör rederierna överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar alla deras verifierade utsläpp som rapporterats under det föregående året.

(17a) Utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG till sjötransporter kommer att leda till ändrade kostnader för sjöfarten. Alla delar av unionen kommer att påverkas av detta eftersom varor som transporteras till och från hamnar inom unionen med sjötransporter har sitt ursprung eller sin destination i de olika medlemsstaterna, även i inlandsmedlemsstater. Tilldelningen av utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna bör därför i princip inte ändras till följd av att sjöfartsverksamhet inbegrips och bör omfatta alla medlemsstater. Medlemsstaterna kommer dock att påverkas i olika utsträckning. Framför allt de medlemsstater som i hög grad förlitar sig på sjöfart kommer att vara mest utsatta för utvidgningens effekter. Medlemsstater med en stor sjöfartssektor jämfört med sin relativa storlek kommer att påverkas mer av utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporter. Det är därför lämpligt att ge ytterligare stöd till dessa medlemsstater i form av ytterligare utsläppsrätter för att stödja utfasningen av fossila bränslen i sjöfartsverksamhet och för de administrativa kostnader som uppstår. Biståndet bör införas gradvis parallellt med införandet av skyldigheter om överlämnande och därmed med den ökade effekten på dessa medlemsstater. I samband med översynen av direktiv 2003/87/EG bör kommissionen överväga om detta ytterligare stöd är relevant, särskilt mot bakgrund av utvecklingen inom de rederier som står under olika medlemsstaters ansvar.

- (17b) Att förnya flottorna av isklassade fartyg och utveckla innovativ teknik som minskar utsläppen från sådana fartyg kommer att ta tid och kräva ekonomiskt stöd. Den utformning som gör att isklassade fartyg kan färdas under isförhållanden leder i dag till att de förbrukar mer bränsle och genererar mer utsläpp än fartyg av liknande storlek som är utformade för att färdas enbart på öppet vatten. En flaggneutral metod bör därför genomföras inom ramen för detta direktiv för att göra det möjligt för rederier att överlämna färre utsläppsrätter på grund av sina fartygs isklass till och med den 31 december 2030.
- (17c) Öar är mer beroende av sjötransporter än de andra regionerna och är beroende av sjöförbindelser för sin konnektivitet. För att hjälpa öar med en mindre befolkning att förbli sammanlänkade efter det att sjöfartsverksamhet har inkluderats i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG är det lämpligt att föreskriva en möjlighet att föreskriva ett tillfälligt undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt det direktivet för sjötransportverksamhet avseende öar med en befolkning på mindre än 50 000 invånare.
- (17d) Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att begära att gränsöverskridande avtal om allmän trafik eller gränsöverskridande allmänna trafikplikter mellan två medlemsstater tillfälligt undantas från vissa skyldigheter enligt direktiv 2003/87/EG. Möjligheten bör begränsas till förbindelser mellan en medlemsstat utan landgräns mot en annan medlemsstat och den geografiskt närmast belägna medlemsstaten, såsom sjöfartsförbindelsen mellan Cypern och Grekland, som har varit frånvarande i mer än två decennier. Detta tillfälliga undantag bidrar till det tvingande behovet av att tillhandahålla en tjänst av allmänt intresse och säkerställa konnektivitet samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

- (17e) Med hänsyn till unionens yttersta randområdens särdrag och permanenta begränsningar, som erkänns i artikel 349 i fördraget, och med tanke på deras stora beroende av sjötransporter, bör särskild uppmärksamhet ägnas åt att bevara deras tillgänglighet och effektiva förbindelser genom sjötransporter. Därför bör ett tillfälligt undantag från vissa skyldigheter i enlighet med direktiv 2003/87/EC föreskrivas för utsläpp från sjötransporter mellan en hamn i ett yttersta randområde i en medlemsstat och en hamn i samma medlemsstat, inbegripet hamnar i samma yttersta randområde och i ett annat yttersta randområde i samma medlemsstat.
- (18) Bestämmelserna som gäller sjötransporter i direktiv 2003/87/EG bör kontinuerligt ses över mot bakgrund av den framtida internationella utvecklingen och de insatser som görs för att uppnå målen enligt Parisavtalet, inbegripet den andra globala översynen 2028 [...] och för det fall att Internationella sjöfartsorganisationen antar en global marknadsbaserad åtgärd för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter i syfte att ta hänsyn till sådana framsteg, särskilt om åtgärden är tillräckligt ambitiös och robust. [...] Kommissionen bör därför utan dröjsmål [...] när som helst före den andra globala översynen 2028 – och därmed senast den 30 september 2028 – lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. Kommissionen bör i denna rapport granska den åtgärden med avseende på dess ambitionsnivå mot bakgrund av målen i Parisavtalet och dess övergripande miljöintegritet. Den bör också behandla alla frågor som rör eventuell samexistens med eller anpassning av detta direktiv till den åtgärden [...]. När så är lämpligt bör rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv, i överensstämmelse med unionens åtaganden om växthusgasutsläpp från hela ekonomin, och i syfte att bevara miljöintegriteten och effektiviteten i unionens klimatåtgärder, säkerställa ett lämpligt genomförande av den globala marknadsbaserade åtgärd som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen, samtidigt som hänsyn tas till behovet av samstämmighet mellan EU:s utsläppshandelssystem och den globala marknadsbaserade åtgärden och av att undvika av en betydande dubbel börda.

- (18a) Med de ökade transportkostnader som utvidgningen av direktiv 2003/87/EG till att omfatta sjöfartsverksamhet medför, finns det i avsaknad av en global åtgärd en risk för kringgående. Anlöp i hamnar utanför unionen syfte att kringgå kraven kommer inte bara att minska miljöfördelarna med att internalisera kostnaderna för utsläpp från sjöfartsverksamhet, utan kan också leda till ytterligare utsläpp på grund av den extra sträcka som tillryggaläggs för att kringgå tillämpningen av direktiv 2003/87/EG. Det är därför lämpligt att från begreppet anlöpshamn utesluta vissa uppehåll i hamnar utanför unionen. Detta undantag bör riktas mot hamnar i unionens närhet där risken för kringgående är störst. En gräns på 300 sjömil utgör ett proportionerligt svar på kringgående beteende och balanserar den ytterligare bördan och risken för kringgående. Dessutom bör undantaget från begreppet anlöpshamn endast avse containerfartyg och hamnar vars huvudsakliga verksamhet är omlastning av containrar. Vid sådana transporter består risken för kringgående också, i avsaknad av begränsande åtgärder, i att hamnnavet flyttas till hamnar utanför unionen, vilket förvärrar effekterna av kringgåendet. För att säkerställa att åtgärden är proportionerlig och medför likabehandling bör hänsyn tas till åtgärder i tredjeländer som har en likvärdig verkan i förhållande till direktiv 2003/87/EG.
- (19) Kommissionen bör se över hur direktiv 2003/87/EG fungerar när det gäller sjötransporter mot bakgrund av erfarenheterna från tillämpningen av direktivet, även när det gäller att upptäcka kringgående beteenden så att de kan förebyggas i ett tidigt skede [...], och bör sedan föreslå åtgärder för att säkerställa direktivets effektivitet.
- (19a) Koldioxidutsläpp står för den största delen av utsläppen från sjöfart. Det är av administrativa skäl för tidigt att ta med ytterligare växthusgasutsläpp från sjöfart [...] redan från början när sjöfarten inkluderas i utsläppshandelssystemet, men utsläpp från andra växthusgaser än koldioxid kommer sannolikt att öka med tiden i och med utvecklingen av fartyg som drivs med flytande naturgas eller andra energikällor, varför det skulle gynna miljöintegriteten och uppmuntra till god praxis att ta med dem i utsläppshandelssystemet i framtiden. Utsläpp från [...] metan och kväveoxider bör därför inkluderas i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Senast den 31 december 2026 bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, där den bör undersöka om det är genomförbart och kostnadseffektivt att i detta direktiv inkludera ytterligare växthusgasutsläpp från sjötransporter.

- (19b) Sjöfartens utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 ton utgör en minoritet av sjöfartens utsläpp, men berör ett stort antal fartyg. Det är av administrativa skäl för tidigt att ta med dessa fartyg [...] redan från början när sjöfarten inkluderas i utsläppshandelssystemet, men att ta med dem i framtiden skulle förbättra utsläppshandelssystemets effektivitet och potentiellt minska kringgående beteenden genom användning av fartyg under tröskelvärdet för bruttodräktighet på 5 000 ton. Därför bör kommissionen senast den 31 december 2026 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet där den bör undersöka om det är genomförbart och kostnadseffektivt att i detta direktiv inkludera utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 ton.
- (20) Den person eller organisation som ansvarar för efterlevnaden av EU:s utsläppshandelssystem bör vara rederiet, definierat som fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening. Denna definition bygger på definitionen av företag i artikel 3 d i förordning (EU) 2015/757 och är i linje med det globala datainsamlingsystem som inrättades 2016 av IMO. [...]

(20a) Utsläppen från ett fartyg beror bland annat på de energieffektivitetsåtgärder för fartyg som vidtas av fartygsägaren och samt på bränslet, den last som transporteras, fartygets rutt och hastigheten, som kan kontrolleras av en annan enhet än fartygsägaren. Vid avtalsförhandlingarna skulle i huvudsak de sistnämnda aspekterna vara okända och de slutliga utsläppen från det fartyg som omfattas av direktiv 2003/87/EG skulle därför vara osäkra. Utan en överföring av koldioxidkostnaderna till den enhet som driver fartyget skulle incitamenten för att genomföra driftsåtgärder för bränseleffektivitet dock vara begränsade. I enlighet med principen att förorenaren betalar bör rederiet därför enligt nationell lagstiftning ha rätt att kräva ersättning för kostnader i samband med överlämnande av utsläppsrätter från den enhet som är direkt ansvarig för de beslut som påverkar fartygets koldioxidutsläpp. Även om en sådan ersättningsmekanism skulle kunna omfattas av ett avtal bör medlemsstaterna, för att minska de administrativa kostnaderna, inte vara skyldiga att säkerställa eller kontrollera förekomsten av sådana avtal, utan i stället i nationell lagstiftning föreskriva en lagstadgad rätt för rederiet att få ersättning och motsvarande tillgång till rättslig prövning för att hävda denna rätt. Av samma skäl bör denna rätt, inbegripet eventuella tvister om återbetalning mellan rederiet och den enhet som driver fartyget, inte påverka rederiets skyldigheter gentemot den administrerande myndigheten eller de verkställighetsåtgärder som kan vara nödvändiga att vidta mot ett sådant företag för att säkerställa att direktiv 2003/87/EC efterlevs fullt ut.

- (21) För att minska den administrativa bördan för rederierna bör en viss medlemsstat ha ansvaret för varje rederi. Kommissionen bör offentliggöra en första förteckning över rederier som bedriver sjöfartsverksamhet som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem i vilken den berörda administrerande myndigheten för varje rederi anges. Förteckningen bör uppdateras minst vartannat år för att omfördela rederier till en annan administrativ myndighet, om det är relevant. För rederier som är registrerade i en medlemsstat bör den administrerande myndigheten vara den medlemsstaten. För rederier som är registrerade i ett tredjeland bör den administrerande myndigheten vara den medlemsstat där rederiet hade det största uppskattade antalet hamnanlöp från resor som omfattas av direktiv 2003/87/EG under de fyra senaste övervakningsåren. För rederier som är registrerade i ett tredjeland och som inte har genomfört någon resa som omfattas av direktiv 2003/87/EG under de fyra senaste övervakningsåren bör den administrerande myndigheten vara den medlemsstat från vilken ett av rederiets fartyg ankom eller där det påbörjade sin första resa som omfattas av det direktivet. Kommissionen bör vartannat år offentliggöra och uppdatera en förteckning över rederier som omfattas av direktiv 2003/87/EG, beroende på vad som är lämpligt, i vilken den berörda administrerande myndigheten för varje rederi anges. För att säkerställa likabehandling av rederierna bör medlemsstaterna följa harmoniserade bestämmelser för administrationen av rederier som de ansvarar för, i enlighet med detaljerade regler som kommer att fastställas av kommissionen.
- (22) Medlemsstaterna bör säkerställa att rederierna som de administrerar uppfyller kraven i direktiv 2003/87/EG. Om ett rederi inte uppfyller de kraven och eventuella verkställighetsåtgärder som den administrerande myndigheten vidtagit inte har lett till att kraven uppfylls, bör medlemsstaterna agera solidariskt. Som en sista utväg bör medlemsstaterna kunna neka tillträde till de fartyg som det berörda rederiet ansvarar för, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, som bör kunna kvarhålla fartyget.

- (23) Rederierna bör övervaka och rapportera sina aggregerade utsläppsuppgifter från sjötransporter på företagsnivå i enlighet med bestämmelserna i förordning (EU) 2015/757. Rapporterna om aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå bör kontrolleras i enlighet med bestämmelserna i den förordningen. Vid kontrollen på företagsnivå bör kontrollören inte kontrollera utsläppsrapporten på fartygsnivå eller den rapport som avses i artikel 11.2 i den förordningen, eftersom dessa rapporter på fartygsnivå redan har kontrollerats.
- (24) På grundval av sina erfarenheter från liknande uppgifter inom miljöskydd bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) eller en annan relevant organisation, när det är lämpligt och i enlighet med sina mandat, bistå kommissionen och de administrerande myndigheterna vid genomförandet av direktiv 2003/87/EG. Tack vare sin erfarenhet från genomförandet av förordning (EU) 2015/757 och dess it-verktyg skulle Emsa kunna bistå de administrerande myndigheterna, särskilt när det gäller övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjöfartsverksamhet som omfattas av detta direktiv, genom att underlätta informationsutbytet eller genom utveckling av riktlinjer och kriterier. Kommissionen bör, med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, sträva efter att utveckla lämpliga övervakningsverktyg samt vägledning för att underlätta och samordna verifierings- och verkställighetsåtgärder i samband med tillämpningen av detta direktiv på sjötransporter. Så långt som praktiskt är möjligt bör sådana verktyg göras tillgängliga för medlemsstaterna och kontrollörerna för att bättre säkerställa en gedigen tillämpning av detta direktiv.
- (25) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392¹⁹ ändrades artikel 12.3 i direktiv 2003/87/EG för att göra det möjligt för alla verksamhetsutövare att använda alla utsläppsrätter som utfärdas. Kravet på att tillstånd för utsläpp av växthusgaser ska innehålla en skyldighet att överlämna utsläppsrätter enligt artikel 6.2 e i det direktivet bör anpassas i enlighet med detta.

¹⁹ [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2017/2392 av den 13 december 2017 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 \(EUT L 350, 29.12.2017, s. 7\).](#)

- (26) För att uppnå unionens utsläppsminskning mål till 2030 kommer det att krävas en minskning av utsläppen från de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem med 61 % jämfört med 2005. Unionens totala mängd utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem måste minskas för att skapa en nödvändig långsiktig prissignal för koldioxidutsläpp och driva på utfasningen av fossila bränslen. För detta syfte bör den linjära minskningsfaktorn höjas och även beakta utsläppen från sjötransporter. Dessa senare bör härledas från de utsläpp från sjötransporter som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2015/757 för 2018 och 2019 i unionen, från och med år 2021 justerade med den linjära minskningsfaktorn.
- (27) Med tanke på att detta direktiv ändrar direktiv 2003/87/EG avseende en genomförandeperiod som inleddes redan den 1 januari 2021 bör, av skäl som rör förutsägbarhet, miljöeffektivitet och enkelhet, den brantare linjära minskningsstrategin för EU:s utsläppshandelssystem vara en rät linje från 2021 till 2030, för att uppnå en utsläppsminskning inom EU:s utsläppshandelssystem på 61 % fram till 2030 som ett lämpligt mellansteg mot klimatneutralitet för hela ekonomin i unionen 2050. Eftersom den höjda linjära minskningsfaktorn endast kan tillämpas från och med året efter att detta direktiv trätt i kraft, bör en engångsminskning av mängden utsläppsrätter sänka det totala antalet utsläppsrätter så att det är i linje med den årliga minskningsnivån som gäller från och med 2021.
- (28) För att uppnå den höjda klimatambitionen kommer det att krävas att betydande offentliga medel i EU:s och nationella budgetar reserveras för klimatomställningen. För att komplettera och stärka de betydande klimatrelaterade utgifterna i EU:s budget bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget, med undantag för intäkter som används för att kompensera för indirekta koldioxidkostnader, användas för klimatrelaterade ändamål. Detta inbegriper användning av ekonomiskt stöd för att ta itu med de sociala aspekterna för låg- och medelinkomsthushåll genom att minska snedvridande skatter.

- (28a) För att hantera fördelningseffekter och sociala effekter av omställningen i låginkomstmedlemsstater bör dessutom ytterligare 2,5 % av unionens totala mängd utsläppsrätter från och med [året då detta direktiv träder i kraft] fram till 2030 användas för att finansiera energiomställningen i medlemsstater med en bruttonationalprodukt (BNP) per capita under [...] 75 % av unionsgenomsnittet 2016–2018 genom den moderniseringsfond som avses i artikel 10d i direktiv 2003/87/EG.
- (30) Gränsjusteringsmekanismen för koldioxid (CBAM), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...] ²⁰, är ett alternativ till gratis tilldelning för att hantera risken för koldioxidläckage. I den mån sektorer och delsektorer omfattas av den åtgärden bör de inte erhålla någon gratis tilldelning. Det behövs dock en gradvis utfasning av gratis tilldelning för att göra det möjligt för producenter, importörer och handlare att anpassa sig till det nya systemet. Minskningen av gratis tilldelning bör genomföras genom tillämpning av en faktor på gratis tilldelning för CBAM-sektorer medan CBAM fasas in. Denna procentandel (CBAM-faktorn) bör vara lika med 100 % under övergångsperioden mellan ikraftträdandet av [CBAM-förordningen] och 2025, [...] och bör minskas med 5 procentenheter varje år från och med 2026 till och med 2028, med 10 procentenheter varje år från och med 2029 till och med 2032 och med 15 procentenheter från och med 2033 för att nå 0 % och därmed eliminera gratis tilldelning det tionde året. De relevanta delegerade akterna om gratis tilldelning bör anpassas i enlighet med detta för de sektorer och delsektorer som omfattas av CBAM. Den gratis tilldelning som inte längre erhålls av CBAM-sektorerna på grundval av denna beräkning (CBAM-efterfrågan) måste auktioneras ut och intäkterna kommer att tillfalla innovationsfonden för att stödja innovation i koldioxidsnål teknik, avskiljning och användning av koldioxid (CCU), avskiljning och geologisk lagring av koldioxid (CCS), förnybar energi och energilagring, på ett sätt som bidrar till att begränsa klimatförändringarna. Särskild uppmärksamhet bör ägnas projekt inom CBAM-sektorer. För att respektera den andel gratis tilldelning som är tillgänglig för andra sektorer än CBAM-sektorer bör den slutliga mängd som ska dras av från gratis tilldelning och som ska auktioneras ut beräknas på grundval av den andel som CBAM-efterfrågan utgör i förhållande till behovet av gratis tilldelning i alla sektorer som får gratis tilldelning.

²⁰ [infoga fullständig hänvisning till EUT]

- (31) För att bättre återspegla den tekniska utvecklingen och anpassa motsvarande riktmärkesvärden till den relevanta tilldelningsperioden och samtidigt säkerställa incitamenten för utsläppsminskningar bör den maximala justeringen av riktmärkesvärdena höjas från 1,6 % till 2,5 % per år. För perioden 2026–2030 bör riktmärkesvärdena justeras inom intervallet 4 % till 50 % jämfört med det tillämpliga värdet under perioden 2013-2020.
- (32) En övergripande strategi för innovation är avgörande för att målen i den europeiska gröna given ska kunna uppnås. På EU-nivå stöds nödvändiga forsknings- och innovationsinsatser bland annat genom Horisont Europa, vilket inbegriper betydande finansiering och nya instrument för de sektorer som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. Medlemsstaterna bör säkerställa att de nationella införlivandebestämmelserna inte hindrar innovationer och att de är teknikneutrala.
- (33) Tillämpningsområdet för den innovationsfond som avses i artikel 10a.8 i direktiv 2003/87/EG bör utvidgas för att stödja innovation i koldioxidsnål teknik och koldioxidsnåla processer som gäller bränsleförbrukning inom byggnads- och vägtransportsektorerna. Dessutom bör innovationsfonden stödja investeringar för att fasa ut fossila bränslen i sjötransportsektorn, däribland investeringar i hållbara alternativa bränslen såsom vätgas och ammoniak framställda ur förnybara energikällor, samt utsläppsfri framdrivningsteknik såsom vindteknik. [...] För att säkerställa att tillräcklig finansiering för innovation inom det utvidgade tillämpningsområdet bör innovationsfonden kompletteras med 50 miljoner utsläppsrätter, som härrör delvis från de utsläppsrätter som annars skulle auktioneras ut och delvis från de utsläppsrätter som annars skulle kunna tilldelas gratis, i enlighet med varje källas nuvarande finansieringsandel till innovationsfonden.

- (34) Enligt artikel 10 i kommissionens förordning (EU) 2019/1122²¹ ska luftfartygsoperatörer som inte längre utför flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem ha status som undantagna, och det får inte längre inledas operationer från dessa konton. För att bevara systemets miljöintegritet bör utsläppsrätter som inte utfärdas till luftfartygsoperatörer på grund av att deras verksamhet upphört användas för att täcka eventuella underskott i dessa operatörers överlämnanden, och eventuella restutsläppsrätter bör användas för att påskynda åtgärderna mot klimatförändringarna genom att placeras i innovationsfonden.
- (34a) Tekniskt stöd från kommissionen med inriktning på medlemsstater från vilka få eller inga projekt hittills har lämnats in skulle bidra till ett stort antal projektansökningar om finansiering från innovationsfonden från alla medlemsstater. Detta stöd bör bland annat stödja verksamhet som syftar till att förbättra kvaliteten på förslag till projekt i de nämnda medlemsstaterna, till exempel genom utbyte av information, tillvaratagna erfarenheter och bästa praxis och för att stärka de nationella kontaktpunkternas verksamhet. Andra åtgärder med samma syfte kan bestå i att öka medvetenheten om finansieringsalternativ och förbättra dessa medlemsstaters kapacitet att identifiera och stödja potentiella projektsökande. Projektpartnerskap mellan medlemsstaterna och matchning mellan potentiella sökande, särskilt för storskaliga projekt, bör också främjas.
- (34b) För att förbättra medlemsstaternas roll i styrningen av innovationsfonden och öka insynen, bör kommissionen rapportera till kommittén för klimatförändringar om genomförandet av innovationsfonden och tillhandahålla en analys av de förväntade effekterna av beviljade projekt per sektor och medlemsstat. Denna rapport bör innehålla information om framstegen mot en verklig, kvalitetsbaserad geografisk täckning i hela unionen och vid behov åtföljas av en analys av möjliga korrigerande åtgärder. Under förutsättning att sökandena samtycker bör kommissionen informera medlemsstaterna om ansökningarna om finansiering från innovationsfonden för projekt inom deras respektive territorier och förse dem med detaljerad information om dessa ansökningar för att underlätta medlemsstaternas samordning av stödet till projekt.

²¹ [Kommissionens delegerade förordning \(EU\) 2019/1122 av den 12 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller unionsregistrets funktion \(EUT L 177, 2.7.2019, s. 3\).](#)

- (35) Differenskontrakt (CCD) är en viktig faktor för att generera utsläppsminskningar i industrin och ger en möjlighet att garantera investerare i innovativ klimatvänlig teknik ett pris som belönar utsläppsminskningar av koldioxid över de som föranleds av de nuvarande prisnivåerna i EU:s utsläppshandelssystem. De åtgärder som innovationsfonden kan ge stöd till bör utvidgas för att göra det möjligt att stödja projekt genom prismässigt konkurrensutsatta anbudsförfaranden, som t.ex. differenskontrakt. Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter om de exakta reglerna för denna typ av stöd.
- (36) När en verksamheten vid en anläggning tillfälligt avbryts justeras tilldelningen av gratis utsläppsrätter till de verksamhetsnivåer som obligatoriskt måste rapporteras varje år. Dessutom kan de behöriga myndigheterna tillfälligt upphöra med att utfärda utsläppsrätter till anläggningar som har avbrutit verksamheten, så länge det inte finns belägg för att de kommer att återuppta driften. Verksamhetsutövarna bör därför inte längre vara skyldiga att visa för den behöriga myndigheten att deras anläggning kommer att återuppta produktionen inom en fastställd och rimlig tid om verksamheten avbryts tillfälligt.
- (37) Korrigeringar av gratis tilldelning som beviljats stationära anläggningar i enlighet med artikel 11.2 i direktiv 2003/87/EG kan göra att det krävs beviljande av ytterligare gratis utsläppsrätter eller att överskott av utsläppsrätter återförs. Utsläppsrätter som avsetts för nya deltagare enligt artikel 10a.7 i direktiv 2003/87/EG bör användas för dessa ändamål.

- (38) Moderniseringsfondens tillämpningsområde bör anpassas till unionens senaste klimatmål, genom att kräva att investeringarna är förenliga med målen i den europeiska gröna given och förordning (EU) 2021/1119, och genom att avskaffa stödet till alla investeringar som rör fossila bränslen med undantag för utsläppsrätter som frivilligt överförts till moderniseringsfonden i enlighet med artikel 10d.4. Dessutom bör stöd till fossila bränslen även fortsättningsvis vara möjligt med inkomster från de tilldelningar som avses i artikel 10.1 tredje stycket, på vissa villkor, särskilt om verksamheten kan betraktas som miljömässigt hållbar enligt förordning (EU) 2020/852 och när det gäller utsläppsrätter som auktioneras ut fram till 2029, för att säkerställa överensstämmelse med den förordningen och åtgärder som antagits i enlighet med den förordningen. Dessutom bör den procentandel av moderniseringsfonden som måste avsättas för prioriterade investeringar höjas till 80 %, energieffektiviteten bör prioriteras på efterfrågesidan, inbegripet inom industri, transporter, byggnader, jordbruk och avfall, och förnybara energikällor för uppvärmning och nedkylning, liksom stödet till hushåll för att ta itu med energifattigdom, även på landsbygden och i avlägsna områden, bör ingå i tillämpningsområdet för prioriterade investeringar. För att öka insynen och bättre bedöma moderniseringsfondens effekter bör investeringskommittén avlägga årliga rapporter till kommittén för klimatförändringar om erfarenheter av utvärderingen av investeringarna, särskilt när det gäller utsläppsminskning och minskningskostnader.

- (39) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066²² fastställs bestämmelser för övervakning av utsläpp från biomassa som är förenliga med de bestämmelser för användning av biomassa som fastställs i unionslagstiftningen om förnybar energi. Eftersom lagstiftningen blir mer detaljerad avseende hållbarhetskriterierna för biomassa med de senaste bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001²³, bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artikel 14.1 i direktiv 2003/87/EG uttryckligen utvidgas till att omfatta antagande av nödvändiga anpassningar av EU:s utsläppshandelssystem avseende hållbarhetskriterierna för biomassa, inbegripet biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta genomförandeakter för att specificera hur lagring av utsläpp från blandningar av utsläppsfri biomassa och biomassa som inte kommer från utsläppsfria källor ska redovisas.
- (40) Förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen kan vara viktiga för att minska växthusgasutsläppen i sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen. När återvunna kolbaserade bränslen och förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung framställs ur avskiljd koldioxid i en verksamhet som omfattas av detta direktiv bör utsläppen redovisas inom ramen för den verksamheten. För att säkerställa att förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen bidrar till minskade växthusgasutsläpp och för att undvika dubbelräkning av bränslen som gör det, är det lämpligt att uttryckligen utvidga befogenheten i artikel 14.1 till att omfatta kommissionens antagande av genomförandeakter som fastställer nödvändiga justeringar för att ta hänsyn till eventuella utsläpp av koldioxid och undvikande av dubbelräkning i syfte att se till att lämpliga incitament inrättas, och även beakta behandlingen av dessa bränslen enligt direktiv (EU) 2018/2001.

²² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1).

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

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

(42) Att anläggningar som uteslutande använder biomassa har uteslutits från EU:s utsläppshandelssystem har lett till situationer där anläggningar som förbränner en stor andel biomassa har fått oväntade vinster genom gratis tilldelning som vida överstiger de faktiska utsläppen. Därför bör det införas ett tröskelvärde för utsläppsfri förbränning av biomassa över vilket anläggningar undantas från EU:s utsläppshandelssystem. [...]. Införandet av ett tröskelvärde kommer att skapa större klarhet i vilka anläggningar som omfattas av utsläppshandelssystemet och göra det möjligt att mer jämnt fördela gratis utsläppsrätter till särskilt sektorer med större risk för koldioxidläckage. Tröskelvärdet bör fastställas till en nivå på 95 % så att det går att väga för- och nackdelar för anläggningar att fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Anläggningar som bibehållit en fysisk kapacitet att bränna fossila bränslen bör därför inte uppmuntras att återgå till användningen av sådana bränslen. Ett tröskelvärde på 95 % säkerställer att koldioxidkostnaderna för användning av fossila bränslen kommer att vara tillräckligt höga för att fungera avskräckande för en anläggning som använder sådana bränslen i syfte att fortsätta att omfattas av utsläppshandelssystemet och därmed få gratis tilldelning av utsläppsrätter. Det tröskelvärdet kommer också att säkerställa att anläggningar som använder en ansevärd mängd fossila bränslen fortsätter att omfattas av utsläppshandelssystemets övervakningsskyldigheter, vilket gör att man undviker ett potentiellt kringgående av befintliga övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheter. Samtidigt bör sådana anläggningar som förbränner en mindre andel utsläppsfri biomassa även fortsättningsvis genom en flexibel mekanism uppmuntras att ytterligare minska förbränningen av fossila bränslen, samtidigt som de fortsätter att omfattas av utsläppshandelssystemet fram till dess att deras användning av hållbar biomassa är så omfattande att det inte längre är motiverat att ha med dem i detta system. Dessutom har tidigare erfarenheter visat att ett uteslutande av anläggningar som enbart använder biomassa, vilket i realiteten innebär ett tröskelvärde på 100 %, utom vid förbränning av fossila bränslen i start- och avstängningsfasen, kräver en förnyad bedömning och en mer exakt definition. Det 95-procentiga tröskelvärdet gör det möjligt att förbränna fossila bränslen i start- och avstängningsfasen.

- (42a) I syfte att stimulera användningen av koldioxidsnål teknik ska medlemsstaterna ge verksamhetsutövarna möjlighet att fortsätta att omfattas av utsläppshandelssystemet fram till slutet av den relevanta femårsperiod som avses i artikel 11.1 om anläggningen har ändrat sin produktionsprocess för att minska sina växthusgasutsläpp och inte längre uppnår tröskelvärdet på 20 MW av den sammanlagda tillförda effekten.
- (42b) Dynamisk tilldelning, som infördes genom direktiv (EU) 2018/410 och började användas i och med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1842, förbättrade effektiviteten och incitamenten vad gäller den fria tilldelningen, men ökade det administrativa arbetet och innebar att det datum som historiskt sett använts för utfärdandet av utsläppsrätter – den 28 februari – inte kunde användas. För att den dynamiska tilldelningen bättre ska kunna beaktas är det lämpligt att justera efterlevnadscykeln.
- (42c) För att ge ytterligare incitament till de investeringar som krävs för utfasning av fossila bränslen inom fjärrvärme och för att ta itu med sociala aspekter som rör höga energipriser och den höga växthusgasintensiteten vid fjärrvärmeanläggningar i medlemsstater med en mycket hög andel utsläpp från fjärrvärme jämfört med ekonomins storlek, bör ytterligare gratis tilldelning under en övergångsperiod beviljas fjärrvärmeanläggningar i sådana medlemsstater och mervärdet från den gratis tilldelningen investeras för att avsevärt minska utsläppen före 2030. För att säkerställa att dessa minskningar genomförs bör den ytterligare gratis tilldelningen under en övergångsperiod vara villkorad av att investeringar görs och att de utsläppsminskningar som uppnås fastställs i de klimatneutralitetsplaner som verksamhetsutövarna ska upprätta för sina anläggningar.

- (43) I kommissionens meddelande om höjning av Europas klimatambition för 2030²⁴ betonades den särskilda utmaningen att minska utsläppen från vägtransport- och byggnadssektorerna. Kommissionen meddelade därför att ytterligare utvidgning av handeln med utsläppsrätter skulle kunna omfatta utsläpp från vägtransporter och byggnader. Handeln med utsläppsrätter för dessa två nya sektorer skulle införas genom separat men angränsande handel med utsläppsrätter. På så sätt kan eventuella störningar av den välfungerande handeln med utsläppsrätter inom sektorerna för fasta installationer och luftfart undvikas. Det nya systemet åtföljs av kompletterande strategier och åtgärder som skyddar mot otillbörliga prisseffekter, formar marknadsaktörernas förväntningar och eftersträvar en prissignal för koldioxidutsläpp för hela ekonomin. Tidigare erfarenheter har visat att utvecklingen av den nya marknaden kommer att kräva att ett effektivt system för övervakning, rapportering och verifiering inrättas. För att säkerställa synergier och samstämmighet med den befintliga unionsinfrastrukturen för EU:s utsläppshandelssystem, som omfattar utsläpp från stationära anläggningar och luftfart, är det lämpligt att införa handel med utsläppsrätter för vägtransport- och byggnadssektorerna genom en ändring av direktiv 2003/87/EG.
- (44) För att fastställa den nödvändiga genomföranderamen och tillhandahålla en rimlig tidsram för att nå målet för 2030 bör handeln med utsläppsrätter inom de två nya sektorerna inledas 2025. Under de första åren bör de reglerade enheterna vara skyldiga att inneha ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser och rapportera sina utsläpp för åren 2024[...]-2026. Utfärdandet av utsläppsrätter och efterlevnadsskyldigheterna för dessa enheter bör gälla från och med [...] 2027. Den ordningsföljden kommer att göra det möjligt att inleda handeln med utsläppsrätter inom sektorerna på ett ordnat och effektivt sätt. Den kommer också att möjliggöra åtgärder för att säkerställa ett socialt rättvist inrättande av EU:s utsläppshandel i de två sektorerna, för att mildra koldioxidprisets inverkan på utsatta hushåll och transportanvändare.

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (45) På grund av det mycket stora antalet små utsläppskällor i byggnads- och vägtransportsektorerna är det inte möjligt att fastställa regleringspunkten för enheter som släpper ut växthusgaser direkt, vilket är fallet för stationära anläggningar och luftfart. Av skäl som rör teknisk genomförbarhet och administrativ effektivitet är det därför lämpligare att fastställa regleringspunkten tidigare i leveranskedjan. Det som utlöser efterlevnadsskyldigheten enligt det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör vara frisläppande för konsumtion av bränslen som används för förbränning i byggnads- och vägtransportsektorerna, inbegripet förbränning vid vägtransporter av växthusgaser till geologisk lagring. För att undvika dubbeltäckning bör frisläppande för konsumtion av bränslen som används för andra verksamheter enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG inte omfattas.
- (46) De reglerade enheterna i de två nya sektorerna och regleringspunkten bör definieras i enlighet med punktskattesystemet som fastställs i rådets direktiv (EU) 2020/262²⁵, med nödvändiga anpassningar, eftersom det direktivet redan innehåller ett robust kontrollsystem för alla bränslemängder som frisläpps för konsumtion, för betalning av punktskatter. Slut användare av bränslen inom dessa sektorer bör inte omfattas av skyldigheterna i direktiv 2003/87/EG.
- (47) De reglerade enheter som omfattas av handeln med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna bör omfattas av liknande tillståndskrav för utsläpp av växthusgaser som operatörer av stationära anläggningar. Det är nödvändigt att fastställa bestämmelser för tillståndsansökningar, villkor för utfärdande av tillstånd, innehåll och översyn samt eventuella ändringar som rör den reglerade enheten. För att det nya systemet ska kunna inledas på ett ordnat sätt bör medlemsstaterna se till att de reglerade enheter som omfattas av den nya handeln med utsläppsrätter har ett giltigt tillstånd från och med systemets start 2025.

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

- (48) Det totala antalet utsläppsrätter för den nya handeln med utsläppsrätter bör följa en linjär utvecklingsbana mot utsläppsminskningens målet för 2030, med beaktande av det kostnadseffektiva bidraget från byggnader och vägtransporter på 43 % minskning av utsläppen fram till 2030 jämfört med 2005. Det totala antalet utsläppsrätter bör fastställas första gången [...] 2027, och följa en utvecklingsbana som inleds 2024 från värdet för utsläppsgränsen för 2024 (1 109 304 000 ton koldioxid), beräknat i enlighet med artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842²⁶ på grundval av referensutsläppen för dessa sektorer under perioden 2016–2018. Den linjära minskningsfaktorn bör därför fastställas till 5,15 %. Från och med 2028 bör det totala antalet utsläppsrätter fastställas på grundval av de genomsnittliga rapporterade utsläppen för åren 2024, 2025 och 2026, och minska med samma absoluta årliga minskning som fastställts från och med 2024, vilket motsvarar en linjär minskningsfaktor på 5,43 % jämfört med motsvarande värde för 2025 för ovan angivna utvecklingsbana. Om dessa utsläpp är avsevärt högre än värdet för utvecklingsbanan och om den avvikelser inte beror på små skillnader i metoderna för utsläppsmätning, bör den linjära minskningsfaktorn justeras för att uppnå den nödvändiga utsläppsminskningen till 2030.
- (49) Auktionering av utsläppsrätter är den enklaste och ekonomiskt mest effektiva metoden för tilldelning av utsläppsrätter som även gör det möjligt att undvika oväntade vinster. Både byggnadssektorn och vägtransportsektorn står under relativt litet eller obefintligt konkurrenstryck från länder utanför unionen och de är inte utsatta för någon risk för koldioxidläckage. Utsläppsrätter för byggnader och vägtransporter bör därför endast tilldelas genom auktionering, utan någon gratis tilldelning.

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

- (50) För att säkerställa en smidig start på handeln med utsläppsrätter i byggnads- och vägtransportsektorerna och med beaktande av de reglerade enheternas behov av att risksäkra eller förhandsköpa utsläppsrätter för att minska sina pris- och likviditetsrisker, bör ett större antal utsläppsrätter auktioneras ut i ett tidigt skede. Under [...] 2027 bör auktionsvolymerna därför vara 30 % högre än den totala mängden utsläppsrätter för [...] 2027. Denna mängd är tillräcklig för att ge likviditet, både om utsläppen minskar i enlighet med minskningsbehoven och i händelse av att utsläppsminskningarna endast förverkligas gradvis. Detaljerade bestämmelser för denna tidigareläggning av auktionsvolymen kommer att fastställas i en delegerad akt om auktionering som antas i enlighet med artikel 10.4 i direktiv 2003/87/EG.
- (51) Fördelningsreglerna för auktionsandelar är högst relevanta för medlemsstaternas auktionsintäkter, särskilt med tanke på behovet av att stärka medlemsstaternas förmåga att hantera de sociala effekterna av en prissignal för koldioxid i byggnads- och vägtransportsektorerna. Trots att de två sektorerna är mycket olika till sin karaktär är det lämpligt att fastställa en gemensam fördelningsregel liknande den som gäller för stationära anläggningar. Huvuddelen av utsläppsrätterna bör fördelas mellan alla medlemsstater baserat på den genomsnittliga fördelningen av utsläppen inom de berörda sektorerna under perioden 2016–2018.

(52) Införandet av ett koldioxidpris för vägtransporter och byggnader bör åtföljas av ändamålsenlig social kompensation, särskilt med tanke på den energifattigdom som redan råder. Omkring 34 miljoner européer rapporterade att de inte kunde hålla sina hem tillräckligt varma 2018 och 6,9 % av unionens befolkning uppgav att de inte har råd att värma sina hem tillräckligt i en EU-omfattande undersökning från 2019²⁷. För att uppnå en effektiv social och fördelningsmässig kompensation bör medlemsstaterna [...] använda auktionsintäkterna till de klimat- och energirelaterade ändamål som redan angetts för den befintliga utsläppshandeln, **inbegripet utgifter för förvaltning av utsläppshandel enligt direktiv 2003/87/EG**, men även för åtgärder som särskilt lagts till för att ta itu med problem i de nya vägtransport- och byggnadssektorerna, däribland relaterade politiska åtgärder enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU²⁸. I det ringa antal fall där dubbelräkning mellan utsläpp i det befintliga utsläppshandelssystemet och det nya systemet för vägtransport- och byggnadssektorerna inte kan uteslutas, bör medlemsstaterna använda sådana intäkter för att kompensera för den oundvikliga dubbelräkningen i enlighet med unionsrätten, och kommissionen bör därför tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor. Auktionsintäkterna bör även användas för att hantera de sociala aspekterna av utsläppshandeln för de nya sektorerna med särskild tonvikt på utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare. I denna anda kommer en ny social klimatfond att tillhandahålla särskild finansiering till medlemsstaterna för att stödja de EU-medborgare som drabbas hårdast eller löper störst risk att drabbas av energi- eller mobilitetsfattigdom. Fonden kommer att främja rättvisa och solidaritet mellan och inom medlemsstaterna och samtidigt minska risken för energi- och mobilitetsfattigdom under omställningen. Den kommer att bygga vidare på och komplettera befintliga solidaritetsmekanismer. [Medlen från den nya fonden kommer i princip att motsvara 25 % av de förväntade intäkterna från den nya handeln med utsläppsrätter under perioden 2026–2032 och kommer att genomföras på grundval av de sociala klimatplaner som medlemsstaterna bör lägga fram enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 20.../nn²⁹.] Dessutom bör varje medlemsstat använda sina auktionsintäkter till att bland annat finansiera en del av kostnaderna för sina sociala klimatplaner.

²⁷ Uppgifter från 2018. Eurostat, gemenskapsstatistik över inkomst- och levnadsvillkor (SILC) [ilc_md01].

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

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

- (53) Rapportering om användningen av auktionsintäkter bör anpassas till den nuvarande rapporteringen, fastställd genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999³⁰.
- (54) Innovation och utveckling av ny koldioxidsnål teknik i byggnads- och vägtransportsektorerna är avgörande för att säkerställa att dessa sektorer på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till de förväntade utsläppsminskningarna. Därför bör 150 miljoner utsläppsrätter från utsläppshandeln inom byggnads- och vägtransportsektorerna också göras tillgängliga för innovationsfonden för att stimulera kostnadseffektiva utsläppsminskningar.
- (55) Reglerade enheter som omfattas av utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter bör överlämna utsläppsrätter för sina verifierade utsläpp som motsvarar de bränslemängder de har frisläppt för konsumtion. De bör överlämna utsläppsrätter för första gången för sina verifierade utsläpp [...] 2027. I syfte att minimera den administrativa bördan bör ett antal bestämmelser som tillämpas inom det befintliga utsläppshandelssystemet för stationära anläggningar och luftfart även tillämpas på utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter, med nödvändiga anpassningar. Detta omfattar i synnerhet bestämmelser om överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter, samt om giltigheten för utsläppsrätter, påföljder, behöriga myndigheter och medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter.

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

(55a) Vissa medlemsstater har redan nationella koldioxidskatter som gäller för vägtransport- och byggnadssektorerna. Därför bör ett tillfälligt undantag införas fram till slutet av 2030. För att säkerställa målen i direktiv 2003/87/EG och samstämmigheten i det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör möjligheten att tillämpa det undantaget endast vara möjlig om den nationella skattesatsen är högre än det genomsnittliga auktionspriset för det aktuella året och endast tillämpas på överlämningskyldigheten för reglerade enheter som betalar en sådan skatt. För att säkerställa systemets stabilitet och transparens bör den nationella skatten, inklusive de relevanta skattesatserna, anmälas till kommissionen i slutet av införlivandeperioden för detta direktiv. Undantaget bör inte påverka externa inkomster avsatta för särskilda ändamål för den sociala klimatfonden eller, om de fastställts i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget, egna medel baserade på auktionsintäkter från utsläppshandelssystemet inom vägtransport- och byggnadssektorerna.

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

(57) Det är lämpligt att införa åtgärder för att hantera den potentiella risken för överdrivet stora prisökningar som, om de är särskilt höga i början av utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter, kan undergräva hushållens och enskildas villighet att investera i att minska sina växthusgasutsläpp. Dessa åtgärder bör komplettera skyddsåtgärderna i den reserv för marknadsstabilitet som inrättades genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814³¹ och som började användas 2019. Samtidigt som marknaden fortsätter att avgöra koldioxidpriset kommer skyddsåtgärderna att utlösas med regelbaserad automatik, varigenom utsläppsrätter frigörs från reserven för marknadsstabilitet endast om konkreta utlösande villkor baserade på ökningen av det genomsnittliga priset på utsläppsrätter är uppfyllda. Denna ytterligare mekanism bör även vara mycket reaktiv för att hantera överdriven volatilitet som orsakas av andra faktorer än förändringar i marknadsfundamenta. Åtgärderna bör anpassas till olika nivåer av överdriven prisökning, vilket kommer att leda till olika grader av intervention. De utlösande villkoren bör noga övervakas av kommissionen, och kommissionen bör snarast möjligt anta åtgärderna när villkoren är uppfyllda. Detta påverkar inte eventuella kompletterande åtgärder som medlemsstaterna kan anta för att hantera negativa sociala konsekvenser.

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

- (58) Tillämpningen av utsläppshandeln för byggnads- och vägtransportsektorerna bör övervakas av kommissionen, inbegripet graden av priskonvergens med det befintliga systemet för handel med utsläppsrätter, och vid behov bör en översyn föreslås för Europaparlamentet och rådet i syfte att förbättra effektiviteten, administrationen och den praktiska tillämpningen av utsläppshandeln för dessa sektorer på grundval av förvärvad kunskap samt ökad priskonvergens. Kommissionen bör vara skyldig att lämna in den första rapporten om dessa frågor senast den 1 januari 2028.
- (59) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 3gd.3, 12.3b och 14.1 i direktiv 2003/87/EG, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. För att säkerställa synergier med det befintliga regelverket bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artiklarna 14 och 15 i det direktivet utvidgas till att omfatta vägtransportsektorn och byggnadssektorn. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011³².

³² Förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (60) I syfte att anta akter med allmän räckvidd som inte är lagstiftningsakter och som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på artiklarna 10.4 och 10a.8 i det direktivet. Vidare bör, för att säkerställa synergier med det befintliga regelverket, delegeringen i artiklarna 10.4 och 10a.8 i direktiv 2003/87/EG utvidgas till att omfatta vägtransportsektorn och byggnadssektorn. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter. I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument³³, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (61) Ett välfungerande, reviderat utsläppshandelssystem som omfattar ett instrument för stabilisering av marknaden är centralt för att unionen ska kunna nå det överenskomna målet för 2030 och uppfylla de åtaganden som gjorts inom ramen för Parisavtalet. Reserven för marknadsstabilitet syftar till att åtgärda obalansen mellan tillgång och efterfrågan på utsläppsrätter på marknaden. Enligt artikel 3 i beslut (EU) 2015/1814 ska reserven ses över tre år efter det att den börjar användas, med särskild uppmärksamhet på procenttalet för fastställande av antalet utsläppsrätter som ska placeras i reserven för marknadsstabilitet, tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som bestämmer intaget av utsläppsrätter samt antalet utsläppsrätter som ska tas ut ur reserven.

³³ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

- (62) Med tanke på behovet av att ge en starkare signal för att minska utsläppen på ett kostnadseffektivt sätt och i syfte att stärka EU:s utsläppshandelssystem bör beslut (EU) 2015/1814 ändras genom en ökning av den procentsats som används för att fastställa det antal utsläppsrätter som varje år ska placeras i reserven för marknadsstabilitet. Vidare bör intaget, för lägre nivåer av totalt antal utsläppsrätter i omlopp, vara lika med skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp och det tröskelvärde som bestämmer intaget av utsläppsrätter. Detta förhindrar den betydande osäkerhet i auktionsvolymerna som uppstår när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger nära tröskelvärdet och säkerställer samtidigt att överskottet når det volymintervall inom vilket koldioxidmarknaden anses fungera på ett balanserat sätt.
- (63) För att säkerställa att nivån på antalet utsläppsrätter som finns kvar i reserven för marknadsstabilitet efter ogiltigförklaringen är förutsägbar bör ogiltigförklaringen av utsläppsrätter inte längre vara beroende av föregående års auktionsvolym. Antalet utsläppsrätter i reserven bör därför fastställas till 400 miljoner utsläppsrätter, vilket motsvarar det lägre tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp.
- (64) Analysen av den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget till detta direktiv har också visat att nettoefterfrågan från luftfarten bör inkluderas i det totala antalet utsläppsrätter i omlopp. Eftersom utsläppsrätter för luftfart kan användas på samma sätt som allmänna utsläppsrätter skulle inkludering av luftfarten i reserven dessutom leda till ett mer exakt och därmed bättre verktyg för att säkerställa stabiliteten på marknaden. Beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp bör inkludera utsläpp från luftfarten och utsläppsrätter som utfärdats för luftfart från och med året efter det att detta direktiv har trätt i kraft.
- (65) Som förtydligande av beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp bör det anges i beslut (EU) 2015/1814 att endast utsläppsrätter som utfärdats och inte placerats i reserven för marknadsstabilitet ingår i utbudet av utsläppsrätter. Dessutom bör formeln inte längre dra av antalet utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet från utbudet av utsläppsrätter. Denna ändring medför ingen faktisk inverkan på resultatet av beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, inte heller på tidigare beräkningar av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp eller på reserven.

- (66) I syfte att minska risken för obalans mellan tillgång och efterfrågan i samband med att utsläppshandeln inleds för byggnads- och vägtransportsektorerna, och för att göra handeln mer motståndskraftig mot marknadschocker, bör den regelbaserade mekanismen i reserven för marknadsstabilitet tillämpas på dessa nya sektorer. För att reserven ska kunna användas redan från början då systemet börjar användas, bör den upprättas med en inledande tilldelning på 600 miljoner utsläppsrätter för handel med utsläppsrätter inom vägtransport- och byggnadssektorerna. De inledande lägre och övre tröskelvärdena, som utlöser uttaget eller intaget av utsläppsrätter, bör omfattas av en allmän översynsklausul. Andra inslag, såsom offentliggörandet av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp eller mängden utsläppsrätter som tas ut ur eller placeras i reserven, bör följa reglerna för reserven för andra sektorer.
- (67) Det är nödvändigt att ändra förordning (EU) 2015/757 för att beakta införandet av sjötransportsektorn i EU:s utsläppshandelssystem. Förordning (EU) 2015/757 bör ändras så att företagen åläggs att rapportera aggregerade uppgifter på företagsnivå och lämna in sina kontrollerade övervakningsplaner och aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå till den ansvariga administrerande myndigheten för godkännande. För att säkerställa enhetlighet i administration och verkställighet bör den enhet som ansvarar för efterlevnaden av denna förordning vara densamma som den enhet som ansvarar för efterlevnaden av direktiv 2003/87/EG. Dessutom bör kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att ändra metoderna för övervakning av [...]utsläpp och reglerna för övervakning samt all annan relevant information som fastställs i förordning (EU) 2015/757, i syfte att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fungerar effektivt på administrativ nivå och för att komplettera förordning (EU) 2015/757 med reglerna för godkännande av övervakningsplaner och ändringar av dessa av de administrerande myndigheterna, reglerna för övervakning, rapportering och inlämnande av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå, reglerna för verifiering av de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå och för utfärdande av en kontrollrapport för de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå. De uppgifter som övervakas, rapporteras och verifieras enligt förordning (EU) 2015/757 kan även användas för efterlevnad av annan unionslagstiftning som kräver övervakning, rapportering och verifiering av samma fartygsinformation.

- (67a) Eftersom målen för detta direktiv, att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt främja minskade utsläpp av växthusgaser, på ett sätt som står i proportion till detta nettominskningsmål för hela ekonomin till 2030 och genom en utvidgad och ändrad unionstäckande marknadsbaserad mekanism, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål³⁴.
- (68) Direktiv 2003/87/EG, beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

1. Artikel 2.1 och 2.2 ersätts med följande:

”1. Detta direktiv ska tillämpas på de verksamheter som förtecknas i bilagorna I och III och på de växthusgaser som förtecknas i bilaga II. Om en anläggning, som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter på grund av att dess verksamhet i förbränningsenheter har en sammanlagd tillförd effekt som överstiger 20 MW, ändrar sina produktionsprocesser för att minska sina växthusgasutsläpp och inte längre uppnår tröskelvärdet, ska medlemsstaten ge verksamhetsutövaren möjlighet att [...] fortsätta att omfattas av utsläppshandelssystemet fram till slutet av den relevanta femårsperiod som avses i artikel 11.1 andra stycket efter ändringen av produktionsprocessen. Den berörda medlemsstaten ska meddela kommissionen ändringar jämfört med den förteckning som i enlighet med artikel 11.1 har överlämnats till kommissionen.

³⁴ Standardskäl om subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

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

—

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

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led b ska ersättas med följande:

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

b) Led d ska ersättas med följande:

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

c) Led u ska utgå.

d) Följande ska läggas till som leden v–z:

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

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

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

wa) *anlöpshamn*: en hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget; dock inbegrips inte uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdocka eller reparera fartyget och/eller dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser och uppehåll av containerfartyg i en angränsande containeromlastningshamn som förtecknas i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 3g.1.

wb) *kryssningsfartyg*: ett passagerarfartyg som saknar lastdäck och som är konstruerat uteslutande för kommersiell transport av passagerare med nattlogi på en sjöresa.

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

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

- ii) Om led i) inte är tillämpligt, någon annan person som är skyldig att betala den punktskatt som har förfallit till betalning enligt artikel 7 i direktiv (EU) 2020/262 avseende de bränslen som omfattas av detta kapitel.
- iii) Om led i) och ii) inte är tillämpliga, någon annan person som har registreras av de relevanta behöriga myndigheterna i medlemsstaten som betalningsskyldig för punktskatten, inbegripet personer som är befriade från att betala punktskatt enligt artikel 21.5 fjärde stycket i rådets direktiv 2003/96/EG (**).
- iv) Om led i), ii) och iii) inte är tillämpliga, eller om flera personer har solidariskt betalningsansvar för en och samma punktskatt, någon annan person som utsetts av en medlemsstat.

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

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

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

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

3. Rubriken till kapitel II ska ersättas med följande:

”LUFTFART OCH SJÖTRANSPORTER”

4. Artikel 3a ska ersättas med följande:

”Artikel 3a

Tillämpningsområde

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

5. Artiklarna 3f och 3g ska ersättas med följande:

”Artikel 3f

Övervaknings- och rapporteringsplaner

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

Tillämpningsområde för sjötransportverksamhet

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

Kommissionen ska senast den 31 december 2023 genom genomförandeakter upprätta en förteckning över angränsande containeromlastningshamnar och uppdatera denna förteckning före den 31 december vartannat år därefter.

Dessa genomförandeakter ska innehålla en förteckning över angränsande containeromlastningshamnar som är belägna utanför unionen men mindre än 300 nautiska mil från unionens territorium, om andelen omlastning av containrar, mätt i tjugofotsenheter, överstiger 65 % av den totala containertrafiken i den hamnen under den senaste tolv månadersperiod för vilken relevanta uppgifter finns tillgängliga. Vid tillämpningen av denna punkt ska containrar betraktas som omlastade när de lossas från ett fartyg till hamnen enbart i syfte att lasta dem på ett annat fartyg.

Förteckningen ska inte omfatta hamnar i ett tredjeland som i praktiken tillämpar åtgärder som är likvärdiga med dem i detta direktiv.

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

2. Artiklarna 9, 9a och 10 ska tillämpas på sjötransportverksamhet på samma sätt som de tillämpas på andra verksamheter som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem med följande undantag vad gäller tillämpningen av artikel 10.

Till och med den 31 december 2030 ska en andel utsläppsrätter tilldelas medlemsstater med en andel rederier som skulle ha stått under deras ansvar enligt artikel 3gd jämfört med befolkningen 2020 baserat på av tillgängliga uppgifter för perioden 2018–2020 på över 15 rederier per miljonen invånare. Antalet utsläppsrätter ska motsvara 2,5 % av utsläppsrätterna från den ytterligare auktioneringen på grund av höjningen av taket för sjötransporter enligt artikel 9 tredje stycket under det berörda året. För åren 2024–2027 ska antalet utsläppsrätter dessutom multipliceras med de procentsatser som gäller för det berörda året enligt artikel 3ga a–d. Intäkterna från auktioneringen av denna andel av utsläppsrätterna **bör** användas för de ändamål som avses i artikel 10.3 g, när det gäller sjöfartssektorn, och i artikel 10.3 i. 50 % av antalet utsläppsrätter ska fördelas mellan de berörda medlemsstaterna på grundval av den andel rederier som de ansvarar för, och återstoden ska fördelas lika mellan dem.

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

”Artikel 3ga

Infasning av kraven på sjötransporter

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

- a) 20 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för [...] [det första hela året efter tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv].

- b) 45 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för [...] [det andra hela året efter tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv].
- c) 70 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för [...] [det tredje hela året efter tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv].
- d) 100 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för [...] [det fjärde hela året efter tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv] och varje år därefter.

Om färre utsläppsrätter överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen från sjötransporter för åren [...] [de första tre åren efter tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv] ska, så snart skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter har fastställts för varje år, en motsvarande kvantitet utsläppsrätter annulleras i stället för auktioneras ut i enlighet med artikel 10.

Artikel 3gaa

Bestämmelser om överföring av kostnaderna för utsläppshandelssystemet från rederiet till en annan enhet

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att rederiet, när det yttersta ansvaret för inköp av bränsle och/eller driften av fartyget har övertagits [...] av en annan enhet än rederiet, har rätt till ersättning av den enheten för de kostnader som följer av överlämnandet av utsläppsrätter. Vid tillämpning av denna artikel avses med driften av fartyget att fastställa fartygets last, [...] rutt och hastighet. [...] Rederiet förblir den enhet som är ansvarig för att överlämna utsläppsrätter i enlighet med artiklarna 3ga och 12 i detta direktiv och för den övergripande efterlevnaden av de bestämmelser i nationell lagstiftning som införlivar detta direktiv. Medlemsstaterna ska säkerställa att rederier under deras ansvar iakttar sina skyldigheter att överlämna utsläppsrätter, trots deras rätt att få ersättning av de kommersiella operatörerna för de kostnader som följer av överlämnandet.

Artikel 3gb

Övervakning och rapportering av utsläpp från sjötransporter

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

—

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

Artikel 3gc

Verifiering och ackreditering av utsläpp från sjötransporter

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

—

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

Artikel 3gd

Administrerande myndighet för ett rederi

1. Den administrerande myndigheten för ett rederi ska vara någon av följande:
 - a) För ett rederi som är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat i vilken rederiet är registrerat.
 - b) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat där rederiet hade det största beräknade antalet hamnanlöp från resor som utfördes av det rederiet under de [...] fyra senaste övervakningsåren och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g.
 - c) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat och som inte utförde någon resa som omfattas av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g under de [...] fyra föregående övervakningsåren, ska den administrerande myndigheten vara den medlemsstat [...] där ett av rederiets fartyg har ankommit eller påbörjat sin första resa som omfattas av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g.

[...]

2. Baserat på bästa tillgängliga uppgifter ska kommissionen genom genomförandeakter
 - a) före den 1 februari [...] [2024/året efter tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv] offentliggöra en förteckning över rederier som utförde sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g den, eller med verkan från och med den, 1 januari [...] [2024/året efter tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv], med angivande av den administrerande myndigheten för varje rederi i enlighet med punkt 1, och

- b) [...] före den 1 februari vartannat år därefter offentliggöra en uppdaterad förteckning för att hänföra rederier som är registrerade i en medlemsstat till en annan administrerande myndighet om de bytt registreringsmedlemsstat inom unionen i enlighet med punkt 1 a i denna artikel [...] eller för att inkludera rederier som därefter har utfört sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3g i enlighet med punkt 1 c i den här artikeln, och
- c) före den 1 februari vart fjärde år därefter offentliggöra en uppdaterad förteckning för att hänföra rederier som inte är registrerade i en medlemsstat till en annan administrerande myndighet i enlighet med punkt 1 b i denna artikel.
- 2a. Den administrerande myndighet som enligt den förteckning som upprättats i enlighet med punkt 2 är ansvarig för ett rederi ska behålla detta ansvar oberoende av senare ändringar av rederiets verksamhet eller registrering till dess att ändringarna återspeglas i en uppdaterad förteckning.
3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa detaljerade bestämmelser för administrerande myndigheters administration av rederier enligt detta direktiv. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

Rapportering och översyn

1. [...] För det fall att Internationella sjöfartsorganisationen antar en global marknadsbaserad åtgärd för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ska kommissionen se över detta direktiv för att ta hänsyn till sådana framsteg. [...] Kommissionen ska för detta ändamål och under alla omständigheter före den andra globala översynen 2028, och senast den 30 september 2028 [...], lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet [...]. Kommissionen ska i denna rapport granska den åtgärden med avseende på dess ambitionsnivå mot bakgrund av målen i Parisavtalet och dess övergripande miljöintegritet. Den ska också undersöka alla frågor som rör detta direktivs eventuella samexistens med eller anpassning till den åtgärden. När så är lämpligt ska [...] rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om [...] ändring av detta direktiv [...], i överensstämmelse med unionens åtaganden om växthusgasutsläpp från hela ekonomin, och i syfte att bevara miljöintegriteten och effektiviteten i unionens klimatåtgärder, säkerställa ett lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen, samtidigt som hänsyn tas till behovet av samstämmighet mellan EU:s utsläppshandelssystem och den globala marknadsbaserade åtgärden och av att undvika en betydande dubbel börda.
2. Kommissionen ska övervaka genomförandet av detta kapitel när det gäller sjötransporter, särskilt för att upptäcka kringgående beteenden för att förebygga detta i ett tidigt skede, och rapportera om möjliga trender vad gäller företag som försöker undvika att vara bundna av kraven i detta direktiv. Om det är lämpligt ska kommissionen föreslå åtgärder för att [...] hantera dessa trender.

3. Senast den 31 december 2026 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, där den ska undersöka om det är genomförbart och kostnadseffektivt att i detta direktiv inkludera

a) ytterligare växthusgasutsläpp från sjötransporter,

b) utsläpp från fartyg [...] med en bruttodräktighet som understiger 5 000 ton men inte ligger under 400 ton.

Rapporten ska också beakta de inbördes kopplingarna mellan detta direktiv och förordning (EU) 2015/757 och ta vara på erfarenheterna från tillämpningen av dem. Kommissionen ska i rapporten också undersöka hur detta direktiv på bästa sätt kan främja användningen av förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen på livscykelbasis. Vid behov kan rapporten åtföljas av lagstiftningsförslag.

7. Artikel 3h ska ersättas med följande:

”Artikel 3h

Tillämpningsområde

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

8. I artikel 6.2 ska led e ersättas med följande:

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

9. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

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

b) Följande stycke ska läggas till:

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

10. I artikel 9 ska följande stycke läggas till:

”Under [året efter ikraftträdandet av denna ändring] ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter minskas med [-- miljoner utsläppsrätter (fastställs beroende på året för ikraftträdandet)]. Samma år ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter ökas med [79 - - miljoner utsläppsrätter (79 miljoner utsläppsrätter om ikraftträdande 2023 / 75 miljoner utsläppsrätter om ikraftträdande 2024)] för sjötransporter. Med början under år [året efter ikraftträdandet av denna ändring] ska den linjära faktorn vara 4,2 %. Kommissionen ska offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter inom tre månader efter den [dagen för ikraftträdandet av den ändringen ska infogas]. Den linjära faktorn ska också tillämpas på utsläppsrätter som motsvarar de genomsnittliga utsläpp från sjötransportverksamhet som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2015/757 för 2018 och 2019 och som behandlas i artikel 3g.

Kommissionen ska offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter inom tre månader efter den [dagen för ikraftträdandet av den ändringen ska infogas].

11. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

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

”Av det sammanlagda antalet utsläppsrätter mellan 2021 och 2030 ska 2 % auktioneras ut för att inrätta en fond för att höja energieffektiviteten och modernisera energisystemen i vissa medlemsstater (mottagande medlemsstater) i enlighet med artikel 10d (moderniseringsfonden). De mottagande medlemsstaterna för denna mängd utsläppsrätter ska vara medlemsstater med en BNP per capita vid marknadspriser som ligger under 60 % av unionsgenomsnittet 2013. De medel som motsvarar detta antal utsläppsrätter ska fördelas i enlighet med del A i bilaga IIb.

Dessutom ska 2,5 % av det totala antalet utsläppsrätter mellan [året efter detta direktivs ikraftträdande] och 2030 auktioneras för moderniseringsfonden. De mottagande medlemsstaterna för denna mängd utsläppsrätter ska vara medlemsstater med en BNP per capita vid marknadspriser som ligger under [...] 75 % av unionsgenomsnittet under 2016–2018. De medel som motsvarar detta antal utsläppsrätter ska fördelas i enlighet med del B i bilaga IIb.”.

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

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

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

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

ca) I punkt 3 ska andra stycket ersättas med följande:

”Medlemsstaterna ska anses ha uppfyllt skyldigheterna i denna punkt om de har inrättat och genomför skattemässiga eller ekonomiska stödåtgärder, särskilt i utvecklingsländer, eller en nationell regleringspolitik som innebär ekonomiskt stöd, som inrättats i de syften som anges i det första stycket och som har ett värde motsvarande de intäkter som avses i första stycket. ”.

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

”4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 23 för att komplettera detta direktiv avseende tidsschema, administration och andra aspekter av auktionsförfarandet, inbegripet de auktionsmetoder som behövs för överföring av en andel av intäkterna till unionens budget som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 30d.4a eller som egna medel i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget, för att säkerställa att det sker på ett transparent, tydligt, harmoniserat och icke-diskriminerande sätt.”.

12. Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Följande [...] stycke [...] ska införas efter andra stycket:

”[...]Gratis tilldelning ska inte förekomma för anläggningar i sektorer eller delsektorer i den mån dessa omfattas av andra åtgärder för att hantera risken för koldioxidläckage i enlighet med förordning (EU) .../... [hänvisning till CBAM](**). De åtgärder som avses i första stycket ska anpassas i enlighet med detta.

—

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

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

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

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

b) Följande punkt ska införas som punkt 1a:

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

Genom undantag från föregående stycke ska produktionen av dessa produkter under de första årens tillämpning av förordning [CBAM] omfattas av minskade mängder gratis tilldelning. En faktor som minskar gratis tilldelning för produktion av dessa produkter ska tillämpas (CBAM-faktorn). CBAM-faktorn ska vara lika med 100 % under perioden från det att [CBAM-förordningen] träder i kraft och slutet av 2025, [...] och ska minskas med [...] 5 procentenheter varje år från och med 2026 till och med 2028, med 10 procentenheter från och med 2029 till och med 2032 och med 15 procentenheter från och med 2033 till och med 2035 för att nå 0 % senast det tionde året.

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

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

c) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

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

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

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

”d) Om den årliga minskningstakten överstiger 2,5 % eller understiger 0,2 %, ska riktmärkesvärdena för perioden 2026–2030 vara lika med de riktmärkesvärden som tillämpas under perioden 2013–2020 minus den av dessa två procentsatser som är relevant med avseende på varje år mellan 2008 och 2028.”.

iii) Fjärde stycket ska ersättas med följande:

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

d) Punkterna 3 och 4 ska utgå.

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

”Medlemsstaterna bör införa ekonomiska åtgärder i enlighet med andra och fjärde styckena till förmån för sektorer eller delsektorer som är utsatta för en verklig risk för koldioxidläckage till följd av avsevärda indirekta kostnader som faktiskt uppstår från kostnader för utsläpp av växthusgaser som förs vidare till elpriserna, förutsatt att sådana ekonomiska åtgärder är förenliga med bestämmelserna för statligt stöd och i synnerhet inte leder till otillbörlig snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden. De ekonomiska åtgärder som vidtas bör inte kompensera indirekta kostnader som omfattas av gratis tilldelning i enlighet med de riktmärken som fastställts enligt punkt 1. Om en medlemsstat spenderar ett belopp som överstiger motsvarande 25 % av de auktionsintäkter som avses i artikel 10.3 under det år då de indirekta kostnaderna uppstod ska den ange skälen till att det beloppet har överskridits.”.

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

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

g) Punkt 8 ska ersättas med följande:

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

Dessutom ska 50 miljoner outnyttjade utsläppsrätter från reserven för marknadsstabilitet komplettera kvarvarande intäkter från de 300 miljoner tillgängliga utsläppsrätterna för perioden 2013–2020 enligt kommissionens beslut 2010/670/EU(*) och vid lämplig tidpunkt användas för att stödja innovation i enlighet med första stycket.³⁵[...]

³⁵ I den allmänna riktlinjen om förslaget om initiativet FuelEU Maritime beslutade rådet att stryka bestämmelsen om att intäkter från inkomster enligt den förordningen ska vara externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.

Innovationsfonden kommer att omfatta de sektorer som förtecknas i bilagorna I och III, inbegripet miljösäker avskiljning och användning av koldioxid (CCU) som bidrar avsevärt till att begränsa klimatförändringarna, samt alternativ till koldioxidintensiva produkter som produceras i sektorer som förtecknas i bilaga I, samt för att stimulera uppförandet och driften av projekt som syftar till miljösäker avskiljning och geologisk lagring av koldioxid (CCS) samt innovativa tekniker för förnybar energi och energilagringstekniker på geografiskt spridda platser. Innovationsfonden får också stödja banbrytande innovativa tekniker och infrastruktur för att minska koldioxidutsläppen inom sjöfartssektorn och för produktion av bränslen med låga eller inga koldioxidutsläpp inom sjöfart, luftfart, järnvägs- och vägtransporter.

Kommissionen ska ägna särskild uppmärksamhet [...] åt projekt inom sektorer som omfattas av [CBAM-förordningen] för att stödja innovation i koldioxidsnåla tekniker och processer, CCU, CCS, förnybar energi och energilagring, på ett sätt som bidrar till att begränsa klimatförändringarna, med målet att projekt inom dessa sektorer under perioden 2021–2030 tilldelas en betydande andel av motsvarigheten i ekonomiskt värde av de utsläppsrätter som anges i punkt 1a i denna artikel, och får före 2027 utlysa särskilda ansökningsomgångar för de sektorer som omfattas av [CBAM-förordningen].

Kommissionen ska ägna särskild uppmärksamhet åt projekt som bidrar till att direkt eller indirekt minska koldioxidutsläppen inom sjöfartssektorn och får vid behov utlysa ansökningsomgångar för detta ändamål.

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

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

Senast den 31 december 2023 och därefter varje år ska kommissionen rapportera till den kommitté för klimatförändringar som avses i artikel 22a.1 om genomförandet av innovationsfonden och ge en analys av beviljade projekt per sektor och medlemsstat.

[...]

Kommissionen ska på begäran ge tekniskt stöd till medlemsstater med lågt faktiskt deltagande för att öka den begärande medlemsstatens kapacitet att stödja den som lämnar in ett projektförslag i vederbörandes ansträngningar på respektive territorium för att ansöka om finansiering från innovationsfonden för mogna projekt i syfte att förbättra ett faktiskt geografiskt deltagande i innovationsfonden och öka de inlämnade förslagens övergripande kvalitet. Projekten ska väljas ut på grundval av objektiva och transparenta kriterier, i förekommande fall med beaktande av i vilken utsträckning projekten bidrar till uppnående av utsläppsminskningar som är betydligt lägre än de riktmärken som avses i punkt 2. Kommissionen ska eftersträva en verklig, kvalitetsbaserad geografisk täckning i hela unionen och säkerställa en omfattande övervakning av framstegen och lämplig uppföljning.

Under förutsättning att sökandena samtycker ska kommissionen, efter att en ansökningsomgång avslutats, informera medlemsstaterna om ansökningarna om finansiering för projekt inom deras respektive territorier och förse dem med detaljerad information om dessa ansökningar för att underlätta medlemsstaternas samordning av stödet till projekt. Dessutom ska kommissionen informera medlemsstaterna om förteckningen över det första urvalet av projekt innan stödet beviljas.

Projekten ska ha potential för utbredd tillämpning eller för avsevärt lägre kostnader för en omställning till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp inom alla berörda sektorer. Projekt som inbegriper CCU ska leda till nettominuskningar av utsläpp och säkerställa ett undvikande eller en slutlagring av koldioxid. Innovationsfonden får stödja projekt genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden, såsom differenskontrakt. Om bidrag har beviljats genom ansökningsomgångar får stöd ges med upp till 60 % av de relevanta projektkostnaderna, varav upp till 40 % inte behöver vara beroende av den verifierade mängd växthusgasutsläpp som kan undvikas, förutsatt att förutbestämda delmål uppnås, vilka tar hänsyn till den teknik som används. Om stöd har erhållits genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden och när det gäller tekniskt stöd, får stöd ges med upp till 100 % av de relevanta projektkostnaderna.

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

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

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

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

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

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

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

12a. ”I artikel 10b.4 ska följande stycken läggas till:

I medlemsstater där, i genomsnitt under åren 2014–2018, andelen utsläpp från fjärrvärmeanläggningar av EU:s totala sådana utsläpp dividerat med medlemsstaternas andel av EU:s totala BNP överstiger 6,5 ska för fjärrvärme för perioden 2026–2030 ytterligare gratis tilldelning på 30 % av den mängd som fastställs i enlighet med artikel 10a ges till anläggningar, förutsatt att en investeringsvolym som motsvarar värdet av den ytterligare gratis tilldelning som mottagits investeras för att avsevärt minska utsläppen före 2030 i enlighet med klimatneutralitetsplaner i enlighet med tredje stycket och att uppnåendet av de mål och delmål som avses i tredje stycket b bekräftas genom den verifiering som utförs i enlighet med fjärde stycket.

Senast den 1 maj 2024 ska verksamhetsutövare för fjärrvärmeanläggningar upprätta en klimatneutralitetsplan för sina anläggningar. Planen ska vara förenlig med det mål om klimatneutralitet som anges i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119 och ange följande:

- a) Åtgärder och investeringar för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 på anläggnings- eller företagsnivå.
- b) Mellanliggande mål och delmål för att, senast den 31 december 2025 och därefter senast den 31 december vart femte år, mäta de framsteg som gjorts för att uppnå klimatneutralitet enligt led a.
- c) En uppskattning av effekterna av var och en av de åtgärder och investeringar som avses i led a avseende minskningen av växthusgasutsläppen.

Framstegen för att uppnå de mål och delmål som avses i tredje stycket b ska verifieras senast den 31 december 2025 och därefter senast den 31 december [...] vart femte år därefter, i enlighet med de verifierings- och ackrediteringsförfaranden som föreskrivs i artikel 15. Inga gratis utsläppsrätter utöver vad som avses i första stycket ska tilldelas om uppnåendet av de mellanliggande målen och delmålen inte har verifierats under 2025 eller 2030.

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

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

14. Artikel 10d ska ändras på följande sätt:

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

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

De investeringar som får stöd ska vara förenliga med målen i detta direktiv, med målen i kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given(*) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119(**) samt de långsiktiga målen i Parisavtalet. Inget stöd från moderniseringsfonden ska utgå till energiproduktionsanläggningar som använder fossila bränslen. Trots vad som sägs i föregående mening får intäkter från utsläppsrätter som omfattas av en anmälan enligt artikel 10d.4 användas för investeringar som omfattar gasformiga fossila bränslen. Utan hinder av samma mening får intäkter från utsläppsrätter som avses i artikel 10.1 tredje stycket och som auktioneras ut före den 31 december 2029, om verksamheten anses vara miljömässigt hållbar enligt förordning (EU) 2020/852 och vederbörligen motiveras av säkerställande av energitrygghet, också användas för investeringar som omfattar gasformiga fossila bränslen. ”.

—
(*) COM(2019) 640 final.

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

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

- a) produktion och användning av elektricitet från förnybara energikällor,
- b) förnybara energikällor för uppvärmning och nedkylning,
- c) förbättring av energieffektiviteten på efterfrågesidan, bland annat inom industri transporter, byggnader, jordbruk och avfall,

- d) energilagring och modernisering av energinät, bl.a. fjärrvärmeledningar, nät för elöverföring, samt utbyggnad av förbindelser för sammankoppling av medlemsstaterna,
- e) stöd till låginkomsthushåll, inbegripet på landsbygden och i avlägsna områden, för att ta itu med energifattigdom och modernisera deras värmesystem, och
- f) en rättvis omställning i kolberoende regioner i de stödmottagande medlemsstaterna, i syfte att stödja omplacering, omskolning och kompetensutveckling av arbetstagare, utbildning, initiativ för arbetssökande och nystartade företag, i dialog med arbetsmarknadens parter.”.

c) Punkt 11 ska ersättas med följande:

”11. Investeringskommittén ska avlägga årliga rapporter till kommissionen och den kommitté för klimatförändringar som avses i artikel 22a.1 om erfarenheter av utvärderingen av investeringarna, särskilt när det gäller utsläppsminskning och minskningskostnader. Kommissionen ska senast den 31 december 2024, med beaktande av investeringskommitténs slutsatser, se över de projektområden som avses i punkt 2 och den grund på vilken investeringskommittén gör sina rekommendationer.”.

14a. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska ”28 februari” ersättas med ”30 juni”.

15. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 2a ska utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

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

d) Följande punkter ska införas efter punkt 3:

”3-e. Genom undantag från **punkt 3 första stycket c** [...] får rederier överlämna 5 % färre utsläppsrätter än deras verifierade utsläpp som äger rum till och med den 31 december 2030 från isklassfartyg, förutsatt att dessa fartyg har en isklass IA eller IA Super eller en likvärdig isklass som fastställts på grundval av Helcoms rekommendation 25/7.

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

3-d. Genom undantag från punkt 3 första stycket c och artikel 16 ska kommissionen, på begäran av en medlemsstat, genom en genomförandeakt föreskriva att medlemsstaterna ska anse att kraven i de bestämmelserna är uppfyllda och att de inte ska vidta några åtgärder mot rederier när det gäller utsläpp som äger rum till och med den 31 december 2030 till följd av resor som utförs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg och av ro-ro-passagerarfartyg mellan en hamn på en ö som omfattas av denna begärande medlemsstats jurisdiktion och en hamn under samma medlemsstats jurisdiktion och till följd av verksamhet i hamn från dessa fartyg i samband med dessa resor. Ön ska ha en permanent befolkning som understiger 50 000 varaktigt bosatta enligt den senaste officiella folkräkningen.

Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över de öar som avses i första stycket och de berörda hamnarna och hålla förteckningen uppdaterad.

3-c. Genom undantag från punkt 3 första stycket c och artikel 16 ska kommissionen, på gemensam begäran av två medlemsstater varav den ena inte får ha någon landgräns mot en annan medlemsstat och den andra medlemsstaten ska vara den medlemsstat som geografiskt ligger närmast den första, genom en genomförandeakt föreskriva att medlemsstaterna ska anse att kraven i de bestämmelserna är uppfyllda och att de inte ska vidta några åtgärder mot rederier när det gäller utsläpp som äger rum till och med den 31 december 2030 till följd av resor med passagerarfartyg eller ro-ro-passagerarfartyg som utförs inom ramen för ett gränsöverskridande avtal om allmän trafik eller gränsöverskridande allmänna trafikplikter, som anges i den gemensamma begäran, vilka förbinder de två medlemsstaterna och till följd av verksamhet i hamn från dessa fartyg i samband med dessa resor.

3-b. En skyldighet att överlämna utsläppsrätter ska inte uppstå för utsläpp som äger rum till och med den 31 december 2030 till följd av resor mellan en hamn i ett yttersta randområde i en medlemsstat och en hamn i samma medlemsstat, inbegripet hamnar inom och mellan de yttersta randområdena i samma medlemsstat, och till följd av verksamhet i hamn till följd av dessa fartyg i samband med dessa resor.”.

- e) I punkt 3a ska den första meningen ersättas med följande:

Vid behov och så länge som det är nödvändigt för att skydda miljöintegriteten i EU:s utsläppshandelssystem ska det vara förbjudet för verksamhetsutövare, luftfartygsoperatörer och rederier inom EU:s utsläppshandelssystem att använda utsläppsrätter som utfärdats av en medlemsstat som har förfallna skyldigheter för luftfartygsoperatörer, rederier och andra operatörer.”

- f) Följande punkt ska införas som punkt 3b:

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

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

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

16. I artikel 14.1 första stycket ska följande mening läggas till:

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

—

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

17. I kapitel IV ska rubriken ersättas med följande:

**”BESTÄMMELSER FÖR LUFTFARTSVERKSAMHET, SJÖTRANSPORTER
OCH STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR”**

18. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) Följande punkt ska införas som punkt 3a:

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

c) Följande punkt ska införas som punkt 11a:

”11a. Om ett rederi har underlåtit att uppfylla överlämningskyldigheterna under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, får den behöriga myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat, [...] efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett avvisningsbeslut, vilket ska anmälas till kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Som följd av ett sådant avvisningsbeslut ska alla medlemsstater, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, vägra tillträde till samtliga sina hamnar för de fartyg som står under det berörda rederiets ansvar till dess att rederiet uppfyller sina överlämningskyldigheter enligt artikel 12. Den medlemsstat vars flagg fartyget för ska, när ett sådant fartyg anlöper eller påträffas i en av dess hamnar, efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, hålla kvar fartyget till dess att rederiet uppfyller sina skyldigheter.

Den medlemsstat vars flagg fartyget för får, när det konstaterats att ett sådant fartyg som befinner sig i en hamn i den medlemsstaten har åsidosatt en skyldighet enligt första stycket, efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett beslut om att fartyget ska hållas kvar till dess att rederiet uppfyller sina skyldigheter. Den ska underrätta kommissionen, Emsa och övriga medlemsstater om detta. Som följd av ett sådant beslut om kvarhållande ska alla medlemsstater vidta samma åtgärder som vid ett avvisningsbeslut enligt första stycket andra meningen.

Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer. ”.

19. Artikel 18b ska ersättas med följande:

”Artikel 18b

Stöd från kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån och andra relevanta organisationer

1. I syfte att fullgöra sina skyldigheter enligt artiklarna 3c.4, 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge och 18a får kommissionen, den administrerande medlemsstaten och administrerande myndigheter för rederiet begära bistånd från Europeiska sjösäkerhetsbyrån eller annan relevant organisation och får i detta syfte ingå lämpliga avtal med dessa organisationer.”.
2. Kommissionen ska, med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, sträva efter att utveckla lämpliga verktyg och lämplig vägledning för att underlätta och samordna verifierings- och verkställighetsåtgärder i samband med tillämpningen av detta direktiv på sjötransporter. Sådan vägledning och sådana verktyg ska i möjligaste mån göras tillgängliga för medlemsstaterna och kontrollörerna i informationsutbytessyfte och för att bättre säkerställa en gedigen tillämpning av detta direktiv.”.

20. I artikel 30 ska följande punkter läggas till som punkterna [...] 2 och 5:

”2a. Åtgärder som är tillämpliga på CBAM-sektorer ska ses över mot bakgrund av tillämpningen av förordning xxx [hänvisning till CBAM]. Före den 1 januari 2026 och vartannat år därefter ska kommissionen, som ett led i sin rapportering till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 30 i [CBAM-förordningen], göra en bedömning av mekanismens inverkan på koldioxidläckage, även när det gäller export. Rapporten ska innehålla en bedömning av behovet av ytterligare åtgärder, även lagstiftningsåtgärder, för att hantera riskerna för koldioxidläckage. Rapporten ska, om så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag.”.

”5. Senast den 31 december 2026 ska kommissionen lägga fram en rapport med en bedömning av konsekvenserna och genomförbarheten av att man från och med 2031 i utsläppshandelssystemet enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG obligatoriskt integrerar anläggningar för förbränning av [...] kommunalt avfall [...], med beaktande av relevanta kriterier såsom konsekvenserna för den inre marknaden, möjliga snedvridningar av konkurrensen, miljönyttan, anpassningen till målen i ramdirektivet om avfall³⁶ samt robusthet och exakthet vad gäller övervakningen och beräkningen av utsläpp. Rapporten ska, om så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag [...] om ändring av detta direktiv.”

21. Följande kapitel IVa ska införas efter artikel 30:

”KAPITEL IVa

SYSTEM FÖR HANDEL MED UTSLÄPPSRÄTTER FÖR BYGGNADER OCH VÄGTRANSPORTER

Artikel 30a

Tillämpningsområde

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

Artikel 30b

Tillstånd för växthusgasutsläpp

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

³⁶ [Hänvisning ska införas]

2. En ansökan till den behöriga myndigheten från den reglerade enheten i enlighet med punkt 1 om ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser enligt detta kapitel ska innehålla åtminstone en beskrivning av
 - a) den reglerade enheten,
 - b) typen av bränslen som enheten frisläpper för konsumtion och som används för förbränning inom byggnads- och vägtransportsektorerna enligt definitionen i bilaga III samt på vilka sätt dessa bränslen för konsumtion frisläpps,
 - c) slutanvändning(ar) av de bränslen som frisläpps för konsumtion för den verksamhet som avses i bilaga III,
 - d) planerade åtgärder för att övervaka och rapportera utsläpp i enlighet med de akter som avses i artiklarna 14 och 30f,
 - e) en icke-teknisk sammanfattning av uppgifterna i led a–d.
3. Den behöriga myndigheten ska utfärda ett tillstånd för växthusgasutsläpp varigenom ett godkännande beviljas till den reglerade enhet som avses i punkt 1 för den verksamhet som avses i bilaga III, om myndigheten är övertygad om att enheten kan övervaka och rapportera utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläpps för konsumtion enligt bilaga III.
4. Tillstånd för utsläpp av växthusgaser ska åtminstone innehålla följande:
 - a) Den reglerade enhetens namn och adress.
 - b) En beskrivning av hur den reglerade enheten frisläpper bränslena för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.
 - c) En förteckning över de bränslen som den reglerade enheten frisläpper för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.
 - d) En övervakningsplan som uppfyller kraven som fastställs genom de akter som avses i artikel 14.

- e) Rapporteringskraven som fastställs genom de akter som avses i artikel 14.
 - f) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter som utfärdats enligt detta kapitel motsvarande de sammanlagda utsläppen under varje kalenderår, efter verifiering i enlighet med artikel 15, inom fyra månader efter det ifrågavarande kalenderårets slut.
5. Medlemsstaterna får tillåta att de reglerade enheterna uppdaterar övervakningsplanerna utan att ändra tillståndet. Reglerade enheter ska lämna in alla uppdaterade övervakningsplaner till den behöriga myndigheten för godkännande.
6. Den reglerade enheten ska informera den behöriga myndigheten om alla planerade förändringar av sin verksamhet eller de bränslen enheten frisläpper för konsumtion, vilket kan kräva en uppdatering av tillståndet för utsläpp av växthusgaser. När det är lämpligt ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet i enlighet med de akter som avses i artikel 14. Om en ny verksamhetsutövare tar över driften av en reglerad enhet som omfattas av detta kapitel, ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet och ange den nya verksamhetsutövarens namn och adress.

Artikel 30c

Totalt antal utsläppsrätter

1. Det totala antalet utsläppsrätter i hela unionen som utfärdas enligt detta kapitel varje år från och med [...] 2027 ska minska linjärt med början 2024. Värdet för 2024 ska definieras som utsläppsgränserna för 2024, beräknade på grundval av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842(*) för de sektorer som omfattas av detta kapitel och med tillämpning av en linjär minskningsbana för alla utsläpp inom den förordningens tillämpningsområde. Antalet ska minska varje år efter 2024 med en linjär minskningsfaktor på 5,15 %. Senast den 1 januari 2024 ska kommissionen offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i unionen för år [...] 2027.

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

3. Det totala antalet utsläppsrätter i hela unionen som utfärdas enligt detta kapitel ska justeras för att kompensera för det överlämnade antalet utsläppsrätter i de fall då det inte varit möjligt att undvika dubbelräkning av utsläpp enligt artikel 30f.4. Justeringen ska motsvara det totala antalet utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel och som kompenserades för under det relevanta rapporteringsåret enligt de akter som avses i artikel 30f.4.

—

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

Artikel 30d

Auktionering av utsläppsrätter för verksamhet som avses i bilaga III

1. Från och med [...] 2027 ska de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel auktioneras ut, såvida de inte placeras i den reserv för marknadsstabilitet som inrättats genom beslut (EU) 2015/1814. De utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel ska auktioneras ut separat från de utsläppsrätter som omfattas av kapitlen II [...] och III.

2. Auktionering av utsläppsrätter enligt detta kapitel ska inledas [...] 2027 med en mängd som motsvarar 130 % av [...] 2027 års auktionsmängd, vilken fastställs på grundval av det totala antalet utsläppsrätter i hela unionen för det året och respektive auktionsandel och auktionsmängd enligt punkterna 3, 4 och 5 [...]. Ytterligare mängder som ska auktioneras ut ska endast användas för överlämnande av utsläppsrätter i enlighet med artikel 30e.2 och får auktioneras ut till och med den 30 april 2028. De ytterligare mängderna ska dras av från auktionsmängderna för perioden [...] 2029–2031. Villkoren för dessa tidiga auktioner ska fastställas i enlighet med punkt 6 och artikel 10.4.

Under [...] 2027 ska 600 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel skapas som innehav i reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.3 i beslut (EU) 2015/1814.

3. 150 miljoner utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel ska auktioneras ut och alla intäkter från dessa auktioner ska göras tillgängliga för den innovationsfond som inrättas enligt artikel 10a.8. Artikel 10a.8 ska tillämpas på de utsläppsrätter som avses i denna punkt.
4. Det totala antalet utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel efter avdrag för det antal som anges i punkt 3 ska auktioneras ut av medlemsstaterna och fördelas mellan dem i andelar som är identiska med andelarna av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i förordning (EU) 2018/842 för de sektorer som omfattas av detta kapitel för genomsnittet under perioden 2016–2018 i den berörda medlemsstaten.
- 4a. Intäkter från medlemsstaternas auktionering av utsläppsrätter enligt punkt 4 upp till ett belopp på 59 000 000 000 EUR ska till och med 2032 tilldelas den sociala klimatfond som inrättats genom förordning (EU) 20.../nn [förordningen om den sociala klimatfonden] (*). Dessa intäkter ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i budgetförordningen och ska användas i enlighet med de regler som gäller för den sociala klimatfonden.

Det årliga belopp som tilldelas fonden får inte överstiga 10 500 000 000 EUR för 2027, 10 150 000 000 EUR för 2028, 9 950 000 000 EUR för 2029, 9 750 000 000 EUR för 2030, 9 500 000 000 EUR för 2031 och 9 150 000 000 EUR för 2032.

Om intäkter från den auktionering som avses i punkt 4 fastställs som egna medel i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget ska denna punkt upphöra att gälla.

5. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 4 ska användas, med undantag för intäkter som utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med punkt 4a och intäkter som fastställts som egna medel i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget och som förts in i unionens budget. Medlemsstaterna [...] bör använda dessa intäkter, eller ett ekonomiskt värde motsvarande dessa intäkter, till en eller flera av de verksamheter som avses i artikel 10.3 till en eller flera av följande åtgärder:
- a) Åtgärder som är avsedda att bidra till minskade koldioxidutsläpp från uppvärmning och kylning av byggnader eller för att minska energibehoven i byggnader, inbegripet integrering av energi från förnybara energikällor och tillhörande åtgärder enligt artikel 7.11, 7.12 och 7.20 i direktiv 2012/27/EU [hänvisningarna ska uppdateras enligt det reviderade direktivet], samt åtgärder för att ge ekonomiskt stöd till låginkomsthushåll i byggnader med sämst energiprestanda.
 - b) Åtgärder som är avsedda att påskynda införandet av utsläppsfria fordon eller för att ge ekonomiskt stöd till utbyggnaden av fullt driftskompatibel infrastruktur för tankning och laddning av utsläppsfria fordon eller åtgärder för att uppmuntra övergång till kollektiva transportsätt och förbättra multimodaliteten eller för att ge ekonomiskt stöd i syfte att hantera sociala aspekter som rör transportanvändare med låg inkomst och medelinkomst.

c) Tillhandahållande av ekonomisk ersättning till slutanvändarna av bränslena i fall där det inte varit möjligt att undvika dubbelräkning av utsläpp enligt artikel 30f.4.

Medlemsstaterna [...] bör använda en del av sina auktionsintäkter som genereras i enlighet med denna artikel för att ta itu med de sociala aspekterna av handeln med utsläppsrätter enligt detta kapitel med särskild tonvikt på utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare enligt definitionerna i förordning (EU) 20.../nn [förordningen om den sociala klimatfonden](*). [...]

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

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

6. Artikel 10.4 och 10.5 ska tillämpas på utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel. Kommissionen ska särskilt senast den 31 december 2025 anta en delegerad akt enligt artikel 10.4 om regler för auktionering i enlighet med punkt 4a som ska säkerställa att den mängd utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för att uppnå de mängder som avses i den punkten fördelas proportionellt mellan medlemsstaterna i förhållande till respektive andel utsläppsrätter som avses i punkt 4. Dessa regler ska också omfatta de metoder för kreditering av de relevanta beloppen till ett konto som kommissionen angett för detta ändamål.

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

(**) [*infoga hänvisning*].

Artikel 30e

Överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter

1. Artikel 12 ska tillämpas på de utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel med undantag för artikel 12.2a, 12.3 och 12.3a, artikel 12.4 andra och tredje meningen samt artikel 12.5. Vid tillämpning av denna bestämmelse ska
 - a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till de utsläpp som omfattas av detta kapitel,
 - b) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till de reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,
 - c) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

2. Från och med den 1 januari [...] 2028 ska medlemsstaterna säkerställa att den reglerade enheten senast den 30 april överlämnar ett antal utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, som är lika med de totala utsläpp som motsvarar den mängd bränslen som frisläppts för konsumtion i enlighet med bilaga III under det förgående kalenderåret, efter verifiering i enlighet med artiklarna 15 och 30f, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras.
3. Om en reglerad enhet som är etablerad i en viss medlemsstat omfattas av en nationell koldioxidskatt som är i kraft 2027–2030 och som omfattar en verksamhet som avses i bilaga III, får den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten till och med den 31 december 2030, genom undantag från första och andra styckena, befria den reglerade enheten från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt punkt 2 för ett visst referensår, förutsatt att
- a) den berörda medlemsstaten underrättar kommissionen om sin nationella koldioxidskatt, som omfattar en verksamhet som avses i bilaga III, senast den [ange tidsfristen för införlivande av detta ändringsdirektiv] och att den nationella lagstiftning som fastställer de skattesatser som ska tillämpas för åren 2027–2030 vid den tidpunkten har trätt i kraft; den berörda medlemsstaten ska underrätta kommissionen om varje senare ändring av den nationella koldioxidskatten,
 - b) den nationella koldioxidskatt i den berörda medlemsstaten som faktiskt betalats av den reglerade enheten för referensåret är högre än det genomsnittliga auktionspriset för systemet för handel med utsläppsrätter enligt detta kapitel,
 - c) den reglerade enheten fullt ut iakttar skyldigheterna enligt artikel 30b om tillstånd för växthusgasutsläpp och artikel 30f om övervakning, rapportering och verifiering av sina utsläpp,
 - d) den berörda medlemsstaten underrättar kommissionen om tillämpningen av sådan befrielse och motsvarande volym utsläppsrätter som ska annulleras i enlighet med led g och de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 10.4 senast den 30 april året efter referensåret,

- e) kommissionen inte invänder mot tillämpningen av undantaget på grund av att den anmälda åtgärden inte är förenlig med villkoren i denna punkt, inom tre månader från ett meddelande enligt led a eller inom två månader efter meddelande för det berörda året enligt led d,
- f) den berörda medlemsstaten inte auktionerar ut den volym utsläppsrätter som avses i artikel 30d.4 för ett visst referensår förrän den mängd eller volym utsläppsrätter som ska annulleras enligt denna punkt har fastställts i enlighet med led g, med undantag för de volymer som krävs för att generera medlemsstatens andel av de intäkter som avses i artikel 30d.4a eller, om intäkterna från den auktionering som avses i artikel 30d.4 fastställs som egna medel i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget, för att fullgöra dess skyldigheter enligt rådets beslut (EU, Euratom) 2020/2053³⁷; den berörda medlemsstaten får inte auktionera ut någon av den ytterligare volymen utsläppsrätter enligt artikel 30d.2 första stycket,
- g) den berörda medlemsstaten annullerar en volym utsläppsrätter från den totala kvantitet utsläppsrätter som den ska auktionera ut enligt artikel 30d.4 för referensåret motsvarande den reglerade enhetens verifierade utsläpp enligt detta kapitel för det referensåret; om den volym utsläppsrätter som efter tillämpning av led f återstår att auktionera ut under referensåret är lägre än den volym utsläppsrätter som ska annulleras enligt denna punkt, ska den berörda medlemsstaten se till att den annullerar den volym utsläppsrätter som motsvarar skillnaden vid utgången av året efter referensåret, och

³⁷ Rådets beslut (EU, Euratom) 2020/2053 av den 14 december 2020 om systemet för Europeiska unionens egna medel och om upphävande av beslut 2014/335/EU (EUT L 424, 15.12.2020, s. 1).

- h) den berörda medlemsstaten åtar sig att, vid tidpunkten för det första meddelandet enligt led a, för en eller flera av de åtgärder som förtecknas eller avses i artikel 30d.5 första och andra styckena använda ett belopp som motsvarar de intäkter för vilka artikel 30d.5 skulle ha tillämpats utan detta undantag. Artikel 30d.5 tredje och fjärde styckena ska tillämpas och kommissionen ska säkerställa att den information som erhålls i enlighet med detta överensstämmer med det åtagande som gjorts.

Den volym utsläppsrätter som ska annulleras enligt led g får inte påverka de externa inkomster avsatta för särskilda ändamål som fastställs i enlighet med artikel 30d.4a och den andel av beloppet för den berörda medlemsstaten som anges i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 30d.6 eller, om de har fastställts i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget, de egna medlen i unionens budget i enlighet med rådets beslut (EU, Euratom) 2020/2053 från inkomsterna från auktionering av utsläppsrätter i enlighet med artikel 30d.

Artikel 30f

Övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp samt ackreditering

1. Artiklarna 14 och 15 ska tillämpas på utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel. Vid tillämpning av denna bestämmelse ska
 - a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till de utsläpp som omfattas av detta kapitel,
 - b) varje hänvisning till verksamhet som förtecknas i bilaga I tolkas som en hänvisning till den verksamhet som avses i bilaga III,
 - c) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till de reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,
 - d) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet varje kalenderår från och med 2025 övervakar de utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläppts för konsumtion i enlighet med bilaga III. De ska också säkerställa att varje reglerad enhet rapporterar dessa utsläpp till den behöriga myndigheten under det påföljande året, med början 2026, i enlighet med de akter som avses i artikel 14.1.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet som den 1 januari 2025 innehar ett tillstånd enligt artikel 30b rapporterar sina historiska utsläpp för år 2024 senast den 30 mars 2025.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att de reglerade enheterna på ett tillförlitligt och korrekt sätt kan identifiera och dokumentera efter bränsletyp de exakta volymerna bränsle som frisläpps för konsumtion som används för förbränning i de byggnads- och vägtransportsektorer som identifieras i bilaga III, och den slutliga användningen av de bränslen som frisläpps för konsumtion av de reglerade enheterna. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att [...] begränsa risken för dubbelräkning av utsläpp som omfattas av detta kapitel och utsläpp enligt kapitlen II [...] och III.

Kommissionen ska anta genomförandeakter med detaljerade bestämmelser för att undvika dubbelräkning och för att tillhandahålla ekonomisk ersättning till slutanvändarna av bränslena i fall där sådan dubbelräkning inte kan undvikas [...]. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

5. Principerna för övervakning och rapportering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga IV.
6. Kriterierna för verifiering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga V.
7. Medlemsstaterna får tillåta förenklade övervaknings-, rapporterings- och kontrollåtgärder för reglerade enheter vars årliga utsläpp motsvarar de mängder bränsle som frisläpps för konsumtion och som är mindre än 1000 ton koldioxidekvivalenter, i enlighet med de akter som avses i artikel 14.1.

Artikel 30g

Administration

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

- a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till utsläpp som omfattas av detta kapitel,
- b) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,
- c) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

Artikel 30h

Åtgärder i händelse av alltför stora prisökningar

1. Om det genomsnittliga priset på utsläppsrätter vid de auktioner som genomförs i enlighet med den akt som antagits enligt artikel 10.4, under mer än tre på varandra följande månader är mer än dubbelt så högt som genomsnittspriset på utsläppsrätter under de sex föregående på varandra följande månaderna vid auktioner av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, ska [...] 50 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel frigöras från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.

För åren 2027 och 2028 ska villkoren i första stycket vara uppfyllda om genomsnittspriset för utsläppsrätter under mer än tre på varandra följande månader är mer än 1,5 gånger högre än genomsnittspriset för utsläppsrätter under en referensperiod på de sex föregående på varandra följande månaderna.

2. Om det genomsnittliga priset på utsläppsrätter vid de auktioner som genomförs i enlighet med den akt som antagits enligt artikel 10.4, under mer än tre på varandra följande månader är mer än tre gånger så högt som genomsnittspriset på utsläppsrätter under de sex föregående på varandra följande månaderna vid auktioner av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, ska 150 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel frigöras från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.
3. När det villkor som avses i punkt 1 eller 2 i denna artikel har uppfyllts ska ytterligare utsläppsrätter inte frigöras enligt samma punkt tidigare än 12 månader därefter.
4. Om villkoret i punkt 1 eller 2 har uppfyllts och punkt 3 inte är tillämplig, ska kommissionen omgående i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra den dag då villkoret i punkterna 1 eller 2 var uppfyllt.

Artikel 30i

Översyn av detta kapitel

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

**Förfaranden för ensidig utvidgning av den verksamhet som avses i bilaga III till
andra sektorer som inte omfattas av kapitlen II och III**

1. Från och med 2027 får medlemsstaterna tillämpa handel med utsläppsrätter i enlighet med detta kapitel i sektorer som inte är upptagna på förteckningen i bilaga III, med beaktande av alla relevanta kriterier, särskilt konsekvenserna för den inre marknaden, möjliga snedvridningar av konkurrensen, miljönnyttan hos det system för handel med utsläppsrätter som inrättas i enlighet med detta kapitel och tillförlitligheten hos det planerade övervaknings- och rapporteringssystemet, förutsatt att utvidgningen av verksamheten godkänns av kommissionen.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för godkännande av en utvidgning, tillstånd att utfärda ytterligare utsläppsrätter och tillstånd för andra medlemsstater att utvidga verksamheten. Kommissionen får också, när den antar sådana delegerade akter, komplettera utvidgningen med ytterligare regler för åtgärder vid möjliga fall av dubbelräkning, bland annat för utfärdande av ytterligare utsläppsrätter för att kompensera för överlämnade utsläppsrätter för användning av bränslen i verksamheter som tagits upp på förteckningen i bilaga I. Alla finansiella åtgärder som medlemsstaterna vidtar till förmån för företag inom sektorer och delsektorer som är utsatta för en verklig risk för koldioxidläckage till följd av avsevärda indirekta kostnader som faktiskt uppstår från kostnader för utsläpp av växthusgaser som förs vidare till bränslepriserna till följd av den ensidiga utvidgningen ska vara förenliga med reglerna för statligt stöd och får inte leda till otillbörlig snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden.

2. Ytterligare utsläppsrätter som utfärdas i enlighet med ett tillstånd enligt denna artikel ska auktioneras ut i överensstämmelse med kraven i artikel 30d. Trots vad som sägs i artikel 30d.1–4a ska de medlemsstater som ensidigt har utvidgat verksamheten besluta om användningen av intäkterna från auktioneringen av dessa ytterligare utsläppsrätter.

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

Artikel 2

Ändringar av beslut (EU) 2015/1814

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

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

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

”Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp under ett visst år ska motsvara det sammanlagda antalet utsläppsrätter som utfärdats med avseende på anläggningar och rederier och som inte placerats i reserven under perioden sedan den 1 januari 2008, inbegripet det antal som utfärdades enligt artikel 13.2 i direktiv 2003/87/EG i dess lydelse fram till den 18 mars 2018 under den perioden samt rättigheter att utnyttja internationella reduktionsenheter som tillämpats av anläggningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem [...] till och med den 31 december det året, minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp från anläggningar och rederier som omfattades av EU:s utsläppshandelssystem mellan den 1 januari 2008 och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG.”.

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

”4a. Från och med [året efter detta direktivs ikraftträdande] ska beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp under ett visst år omfatta det antal utsläppsrätter som utfärdats för luftfart och det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp från luftfart inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, exklusive utsläpp från flygningar på flyglinjer som omfattas av kompensation som beräknats i enlighet med artikel 12.6, mellan den 1 januari [året efter detta direktivs ikraftträdande] och den 31 december det året. [...]

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

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

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

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

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

2. Följande artikel ska införas som artikel 1a:

”Artikel 1a

Användning av reserven för marknadsstabilitet för byggnads- och vägtransportsektorerna

1. Utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska placeras i och tas ut från en separat del av den reserv som upprättas i enlighet med artikel 1 i detta beslut, i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.
2. Placering i reserven enligt denna artikel ska ske från och med den 1 september 2028. De utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska placeras i, förvaras i och tas ut från reserven separat från de utsläppsrätter som omfattas av artikel 1 i detta beslut.
3. Under **2027** ska den del som avses i punkt 1 inrättas i enlighet med artikel 30d.2 andra stycket i direktiv 2003/87/EG. Från den 1 januari 2031 ska de utsläppsrätter som avses i denna punkt som inte tas ut från reserven inte längre vara giltiga.
4. Kommissionen ska offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG varje år, senast den 15 maj det påföljande året, separat från antalet utsläppsrätter i omlopp enligt artikel 1.4. Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt denna artikel ett visst år ska vara det sammanlagda antalet utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG som utfärdats under perioden sedan den 1 januari **2027**, minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG under perioden mellan den 1 januari **2027** och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG. Det första offentliggörandet ska ske senast den 15 maj **2028**.

5. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt det senaste offentliggörandet som avses i punkt 4 i denna artikel överstiger 440 miljoner utsläppsrätter, 100 miljoner utsläppsrätter räknas av från de volymer av utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i direktiv 2003/87/EG, och placeras i reserven under en period på 12 månader med början den 1 september det året.
6. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är lägre än 210 miljoner, 100 miljoner utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa frigöras från reserven och läggas till den volym utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i direktiv 2003/87/EG. Om det finns färre än 100 miljoner utsläppsrätter i reserven ska samtliga utsläppsrätter i reserven tas ut enligt denna punkt.
7. De volymer som ska frigöras från reserven i enlighet med artikel 30h i direktiv 2003/87/EG ska läggas till den volym utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i direktiv 2003/87/EG inom en period på tre månader från och med en månad efter den dag då villkoren uppfylldes i enlighet med offentliggörandet av dessa i *Europeiska unionens officiella tidning* [...] i enlighet med artikel 30h i direktiv 2003/87/EG.
8. Artikel 1.8 och artikel 3 ska tillämpas på de utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG.”.

Artikel 3

[Artikel 3 kommer att avskiljas från detta ändringsdirektiv och bli en fristående förordning om ändring av förordning (EU) 2015/757 – texten har flyttats och införts efter artikel 8³⁸]

³⁸ Se dok. WK 7351/2022 ADD 2

Artikel 4

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att uppfylla [...] detta direktiv senast den 31 december 2023. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.
2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Övergångsbestämmelser

[...] När medlemsstaterna uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 4.1 i detta direktiv ska de säkerställa att deras nationella lagstiftning som införlivar artiklarna 3 u, 10a.3, 10a.4 och 10c.7 i direktiv 2003/87/EG samt punkt 1 i bilaga I till det direktivet, i den lydelse som var tillämplig den [*dagen före den dag då detta direktiv träder i kraft*], fortsätter att gälla till och med den 31 december 2025. De ska tillämpa sina nationella åtgärder för införlivande av ändringar av dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2026.

Artikel 6

[...] ³⁹

³⁹ Till följd av att ändringarna av förordning (EU) 2015/757 avskiljs från direktivet bör artikel 6 utgå. I sak ersatt av artikel 2 i ändringsförordningen enligt nedanstående.

Artikel 7

Ikraftträdande och datum för tillämpning av artikel 2

1. Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Artikel 2 ska tillämpas från och med den 1 januari 2024⁴⁰.

Artikel 8

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna. [...]

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

Ordförande

Ordförande

⁴⁰ Detta ersätter hänvisningen till artikel 2 i bestämmelsen om införlivande. Det datum som anges säkerställer att ändringarna i artikel 2 börjar gälla samtidigt som de nationella åtgärderna för införlivande av artikel 1.

Ändringar av förordning (EU) 2015/757 i syfte att kunna inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och andra växthusgaser än koldioxid⁴¹

Artikel 1

⁴²Förordning (EU) 2015/757 ska ändras på följande sätt:

-2. I hela förordningen – förutom i artiklarna 1, 2, 3 a och r, 21.5 samt bilagorna I och II – ska ordet ”koldioxidutsläpp” ersättas med ”växthusgasutsläpp” och de engelska orden ”CO₂ emitted” (utsläppt koldioxid/koldioxidutsläpp) ska ersättas med ”utsläpp av växthusgaser”.

-1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp och annan relevant information från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av växthusgasutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.”

0. Artikel 2.1 ska ersättas med följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer avseende växthusgasutsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

1a. De växthusgaser som omfattas av denna förordning är

a) koldioxid (CO₂).

⁴¹ Skäl ska läggas till.

⁴² Förslag inkluderade från dok. WK 7351/2022 ADD 1.

b) metan (CH₄) – med avseende på utsläpp från och med den [1 januari 2024] – och

c) dikväveoxid (N₂O) – med avseende på utsläpp från och med den [1 januari 2024].

När det i denna förordning hänvisas till totala aggregerade utsläpp eller utsläpp av växthusgaser ska detta förstås som en hänvisning till de totala aggregerade mängderna av varje gas separat⁴³.”;

1. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

(a) Led a ska ersättas med följande:

”a) *växthusgasutsläpp*: växthusgaser som omfattas av skyldigheterna enligt denna förordning i överensstämmelse med artikel 2.1a och som släpps ut [...] från fartyg.”.

(b) Leden b, d och m ska ersättas med följande:

”b) *anlöpshamn*: anlöpshamn enligt definitionen i artikel 3 wa i direktiv 2003/87/EG.
”⁴⁴

”d) *företag*: rederi enligt definitionen i artikel 3 v i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG.”.

”m) *rapporteringsperiod*: perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december. För resor som påbörjas och avslutas under två olika kalenderår ska berörda uppgifter redovisas under det första berörda kalenderåret.”.

(c) Följande led ska läggas till som leden q och r:

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

⁴³ För att säkerställa att varje gas redovisas separat hela förordningen igenom så att den totala aggregerade mängden utsläpp av koldioxidekvivalenter kan fastställas.

⁴⁴ I enlighet med WK 7351/2022 måste ändringarna avseende omlastningshamnar återspeglas även i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

r) ”r) *aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå: summan av de växthusgasutsläpp från gaser som anges i bilaga I till direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet och som enligt det direktivet ska rapporteras för alla fartyg som företaget ansvarar för under rapporteringsperioden.*

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

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

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

3. I artikel 5 ska punkt 2 ersättas med följande:

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att ändra [...] bilagorna I och [...] II för att beakta inbegripandet av metan- och dikväveoxidutsläpp i tillämpningsområdet för denna förordning, revideringar av direktiv 2003/87/EG, inbegripet anpassning till de genomförandeakter som antas enligt artikel 14.1 i direktiv 2003/87/EG, relevanta internationella bestämmelser samt internationella och europeiska normer. Kommissionen ska också ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra bilagorna I och II i syfte att förfinade aspekter i övervakningsmetoderna som anges där, mot bakgrund av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och för att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med direktiv 2003/87/EG fungerar effektivt.

Kommissionen ska senast den [1 oktober 2023] anta sådana delegerade akter om ändring av bilagorna I och II som är nödvändiga för att inbegripa metan- och dikväveoxidutsläpp i tillämpningsområdet för denna förordning. De metoder som anges i bilaga I och de regler som anges i bilaga II ska i tillämpliga fall anpassas till metoder och regler i förordning [xxx/åååå] om [FuelEU Maritime, 2021/0210 (COD)].”.

4. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

-a) Punkt 3 b ska ersättas med följande:

”b) Företagets namn samt adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson och IMO:s unika identifieringsnummer för företag och registrerade ägare”.

a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

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

”6. [...] Senast den [1 april 2024] ska företagen till den ansvariga administrerande myndigheten inlämna en övervakningsplan för vart och ett av deras fartyg som omfattas av denna förordning, vilken först ska bedömas av kontrollören med avseende på överensstämmelse med kraven och vilken ska avspegla inbegripandet av metan- och dikväveoxidutsläpp i tillämpningsområdet för denna förordning.

7. Utan hinder av punkt 6 ska företagen, för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den [1 januari 2024] [...], lämna in en övervakningsplan som överensstämmer med kraven i denna förordning till den ansvariga administrerande myndigheten, utan onödigt dröjsmål och senast tre månader efter varje fartygs första anlöp i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion.

8. Senast [inför datum två år efter ikraftträdandet av denna ändringsförordning] [...] ska de ansvariga administrerande myndigheterna godkänna den övervakningsplan som företagen lämnat in i enlighet med reglerna i de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med andra stycket. För fartyg som omfattas av [det reviderade utsläppshandelsdirektivet] för första gången efter den [1 januari 2024] [...] ska den ansvariga administrerande myndigheten godkänna den inlämnade övervakningsplanen inom fyra månader efter fartygets första anlöp i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion i enlighet med reglerna i de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med andra stycket.

Kommissionen ska senast den [1 oktober 2023] anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra bestämmelserna om regler för övervakningsplaner i artiklarna 6, 7, 8, 9 och 10 för att beakta inbegripandet av metan- och dikväveoxidutsläpp i tillämpningsområdet för denna förordning.

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

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

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

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

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 5:

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

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

6. I artikel 10 första stycket ska följande led läggas till som led k⁴⁵:

”k) Totala aggregerade [...] växthusgasutsläpp som omfattas av direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet i enlighet med bilaga I till det direktivet som ska rapporteras enligt det direktivet [...] avseende sjötransportverksamhet, **tillsammans med den information som krävs för att motivera tillämpningen av eventuella relevanta undantag från artikel 12.3 i det direktivet som föreskrivs i artikel 12.3-e, 3-d, 3-c och 3-b i det direktivet.** ”.

6a. I artikel 11.1 ska följande stycke läggas till:

”Med början från och med 2025 ska företagen senast den 31 mars varje år till sin ansvariga administrerande myndighet, till myndigheterna i de berörda flaggstaterna för fartyg som för en medlemsstats flagg och till kommissionen lämna in en utläppsrapport för hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar, som har verifierats som tillfredsställande av en kontrollör i enlighet med artikel 13. Den administrerande myndigheten får kräva att företagen lämnar in sina utläppsrapporter tidigare än den 31 mars, men inte tidigare än den 28 februari.”.

6b) I artikel 11 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Vid företagsbyte ska det tidigare företaget så nära som praktiskt möjligt den dag då ändringen slutförs och senast tre månader därefter till sin ansvariga administrativa myndighet, till myndigheterna i de berörda flaggstaterna för fartyg som för en medlemsstats flagg, till det nya företaget och till kommissionen lämna en rapport med samma poster som utläppsrapporten men som är begränsad till den period som motsvarar den verksamhet som bedrivs under dess ansvar. ”.

⁴⁵ Texten har anpassats så att den tar hänsyn till inkluderandet av andra utsläpp än koldioxid.

6c) I artikel 11 ska följande [punkt/stycke] läggas till:

”4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra bestämmelserna om regler för rapportering i artiklarna 11, 11a och 12 för att beakta införandet av metan- och dikväveoxidutsläpp i tillämpningsområdet för denna förordning. En första sådan delegerad akt ska antas senast den [1 oktober 2023].”.

7. Följande artikel ska införas som artikel 11a:

”Artikel 11a

Rapportering och inlämning av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå

1. Företagen ska fastställa de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå under en rapporteringsperiod på grundval av uppgifterna i utsläppsrapporten och den rapport som avses i artikel 11.2 för varje fartyg som de ansvarade för under rapporteringsperioden i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 4.
2. Med början från och med 2025 [...] ska företaget senast den 31 mars varje år till den ansvariga administrerande myndigheten inlämna de aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå som omfattar utsläppen under den rapporteringsperiod som ska rapporteras enligt direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet, i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 4 och som är verifierade i enlighet med kapitel III i denna förordning (verifierade aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå).
3. Den administrerande myndigheten får kräva att företagen lämnar in verifierade aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå tidigare än den 31 mars, men inte tidigare än den 28 februari.

4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning avseende bestämmelserna för övervakning och rapportering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå och inlämning av de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå till den administrerande myndigheten.”.

8. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

9. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

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

10. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

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

”d) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala [...] växthusgasutsläppen och av de totala aggregerade [...] växthusgasutsläpp som omfattas av direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet i enlighet med bilaga I till det direktivet som ska rapporteras enligt det direktivet [...] avseende sjötransportverksamhet.”.

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

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

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

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

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

12. I artikel 16 ska punkt 1 ersättas med följande:

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

13. I artikel 20 ska punkt 3 ersättas med följande⁴⁶:

”3. Om ett fartyg har underlåtit att uppfylla kraven på övervakning och rapportering under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, får den behöriga myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat, efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett avvisningsbeslut, vilket ska anmälas till kommissionen, Emsa, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Som följd av ett sådant avvisningsbeslut ska alla medlemsstater, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, vägra tillträde till samtliga sina hamnar för det berörda fartyget till dess att företaget uppfyller sina övervaknings- och rapporteringsskyldigheter enligt artiklarna 11 och 18. Den medlemsstat vars flagg fartyget för ska, när ett sådant fartyg anlöper [...] eller påträffas [...] i en av dess hamnar, efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, [...] hålla kvar fartyget till dess att företaget uppfyller sina skyldigheter.

⁴⁶ För överensstämmelse med ordalydelsen i utsläppshandelsdirektivet.

Den medlemsstat vars flagg fartyget för får, när det konstaterats att ett sådant fartyg som befinner sig i en hamn i den medlemsstaten har åsidosatt en skyldighet enligt första stycket, efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett beslut om att fartyget ska hållas kvar till dess att företaget uppfyller sina skyldigheter. Den ska underrätta kommissionen, Emsa och övriga medlemsstater om detta. [...]

Fullgörandet av dessa skyldigheter ska intygas genom att ett giltigt dokument om överensstämmelse delges den behöriga nationella myndighet som utfärdade avvísingsbeslutet. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.”.

13a. I artikel 20.5 ska följande stycke läggas till:

”Möjligheten att göra undantag enligt denna punkt ska inte tillämpas på en medlemsstat vars ansvariga myndighet är den administrerande myndigheten för ett rederi.”.

13b. I artikel 21 ska punkt 2 a ersättas med följande:

”a) Fartygets identitet (namn, företag, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).

13c. Artikel 21.5 ska ändras på följande sätt:

”5. Kommissionen ska vartannat år bedöma sjöfartssektorns totala inverkan på det globala klimatet, inbegripet genom icke koldioxidrelaterade utsläpp eller effekter från andra växthusgaser och partiklar med en global uppvärmningspotential som inte omfattas av denna förordning.”.

13d) Följande artikel ska införas:

”Artikel 22a

Översyn

Kommissionen ska senast den 31 december 2024 se över denna förordning, särskilt med beaktande av de ytterligare erfarenheter som vunnits under genomförandet. Översynen ska omfatta en bedömning av huruvida det är lämpligt att inbegripa fartyg med en bruttodräktighet som är lägre än [...] 5000 men inte lägre än 400 i tillämpningsområdet för denna förordning i syfte eventuellt senare inbegripa dessa i direktiv 2003/87/EG eller att föreslå andra åtgärder för att minska växthusgasutsläpp från sådana fartyg. Översynen ska, om så är lämpligt, åtföljas av ett förslag om ändring av denna förordning.”.

14. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska följande stycke läggas till:

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

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

c) I punkt 5 ska följande stycke läggas till:

Den sista meningen i första stycket ska dock inte tillämpas på delegerade akter som antas senast den 1 oktober 2023 i enlighet med artikel 5.2 andra stycket, artikel 6.8 andra stycket, artikel 11.4 och artikel 15.5.

Artikel 2

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den dag den träder i kraft. Artikel 1.1 b ska dock tillämpas från och med den 1 januari 2024.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

BILAGA

Bilaga I till direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

Punkterna 1 och 3 ska ersättas med följande:

”1. Anläggningar eller delar av anläggningar som används för forskning, utveckling och experiment med nya produkter och processer [...] omfattas inte av detta direktiv. [...] Anläggningar omfattas inte av detta direktiv när utsläpp från förbränning av biomassa som uppfyller kriterierna i artikel 14 under föregående relevant femårsperiod enligt artikel 11.1 andra stycket i genomsnitt bidrar till mer än 95 % av de totala genomsnittliga växthusgasutsläppen.

3. När den sammanlagda tillförda effekten i en anläggning beräknas inför ett beslut om huruvida anläggningen ska tas upp i EU:s utsläppshandelssystem ska den tillförda effekten i alla anläggningens tekniska enheter som förbränner bränsle räknas samman. Sådana enheter kan bland annat vara alla typer av pannor, brännare, turbiner, värmeaggregat, processugnar, förbränningsugnar, rostugnar, brännugnar, värmningsugnar, torkar, motorer, bränsleceller, enheter för tvåstegsförbränning för avskiljning av koldioxid, facklor och enheter för termisk eller katalytisk efterbränning. Enheter med en tillförd effekt på mindre än 3 MW ska inte ingå i beräkningen.”

– Tabellen ska ändras på följande sätt:

i) Andra raden ska ersättas med följande:

”Raffinering av olja, där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW används	Koldioxid”
---	------------

ii) Femte raden ska ersättas med följande:

”Järn- eller ståltillverkning (primär- eller sekundärsmältning) inklusive stränggjutning, med en kapacitet som överstiger 2,5 ton per timme	Koldioxid”
---	------------

iii) Sjunde raden ska ersättas med följande:

”Produktion av primäraluminium eller aluminiumoxid	Koldioxid och <u>perfluorkolväten</u> ”.
--	--

(a) **Femtonde raden i verksamhetskategorierna ska ersättas med följande:**

3. ”Torkning eller bränning av gips eller framställning av gipsplattor och andra gipsprodukter, med en produktionskapacitet för bränd gips eller torkat sekundärt gips som överstiger 20 ton per dag	4. Koldioxid”
--	---------------

iv) **Artonde raden ska ersättas med följande:**

”Produktion av kimrök som inbegriper förkolning av organiska ämnen som oljor, tjäror, kracknings- och destillationsrester, med en produktionskapacitet som överstiger 50 ton per dag	Koldioxid”
--	------------

v) **Tjugofjärde raden ska ersättas med följande:**

Produktion av vätgas (H ₂) och syntesgas med en produktionskapacitet som överstiger 25 ton per dag	Koldioxid”
--	------------

vi) **Tjugosjunde raden ska ersättas med följande:**

”Transport av växthusgaser för geologisk lagring i en lagringsanläggning som är godkänd enligt direktiv 2009/31/EG, med undantag för utsläpp som omfattas av en annan verksamhet enligt detta direktiv	Koldioxid”
--	------------

vii) Följande rad ska läggas till efter den sista nya raden, med en blankrad mellan:

”Sjötransporter Sjötransportverksamhet med fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 som utför resor i syfte att transportera passagerare eller gods i kommersiellt syfte	[...] <u>Koldioxid</u> ”.
---	---------------------------

1. Bilaga Iib till direktiv 2003/87/EG ska ersättas med följande:

”BILAGA Iib

**Del A – FÖRDELNINGEN AV MEDEL FRÅN MODERNISERINGSFONDEN ENLIGT
ARTIKEL 10.1 TREDJE STYCKET**

	Andel
Bulgarien	5,84 %
Tjeckien	15,59 %
Estland	2,78 %
Kroatien	3,14 %
Lettland	1,44 %
Litauen	2,57 %
Ungern	7,12 %
Polen	43,41 %
Rumänien	11,98 %
Slovakien	6,13 %

**Del B – FÖRDELNINGEN AV MEDEL FRÅN MODERNISERINGSFONDEN ENLIGT
ARTIKEL 10.1 FJÄRDE STYCKET**

	Andel
Bulgarien	4,9 %
Tjeckien	12,6 %
Estland	2,1 %
Grekland	10,1 %
Kroatien	2,3 %
Lettland	1,0 %
Litauen	1,9 %
Ungern	5,8 %
Polen	34,2 %
Portugal	8,6 %
Rumänien	9,7 %
Slovakien	4,8 %
<u>Slovenien</u>	<u>2,0 %</u>

2. Följande bilagor ska införas som bilagorna III, IIIa och IIIb till direktiv 2003/87/EG:

”BILAGA III

VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV KAPITEL IVa

<p>Verksamhet:</p> <p>1. Frisläppande av bränslen för konsumtion som används för förbränning inom byggnads- och vägtransportsektorerna.</p> <p>I denna verksamhet ska inte följande ingå:</p> <p>a) Frisläppande av bränslen för konsumtion som används i de aktiviteter som anges i bilaga I till detta direktiv, med undantag för förbränning i samband med transport av växthusgaser för geologisk lagring (verksamheten på rad 27).</p> <p>b) Frisläppande av bränslen för konsumtion för vilka utsläppsfaktorn är noll.</p> <p>2. Byggnads- och vägtransportsektorerna ska motsvara följande utsläppskällor enligt definitioner i IPCC:s riktlinjer om nationell inventering av växthusgaser från 2006, med nödvändiga ändringar av dessa definitioner enligt följande:</p> <p>a) Kraftvärmeproduktion (IPCC-kod 1A1a ii) och värmeverk (IPCC-kod 1A1a iii), i den mån de producerar värme för kategorierna c) och d) i denna punkt, antingen direkt eller via fjärrvärmenät.</p> <p>b) Vägtransporter (IPCC-kod 1A3b), med undantag för användning av jordbruksfordon på belagda vägar.</p> <p>c) Kommersiella/institutionella byggnader (IPCC-kod 1A4a).</p> <p>d) Hushåll (IPCC-kod 1A4b).</p>	<p>Växthusgaser</p> <p>Koldioxid”</p>
--	---------------------------------------

JUSTERING AV LINJÄR MINSKNINGSFAKTOR I ENLIGHET MED ARTIKEL 30c.2

1. Om de genomsnittliga utsläpp som rapporterats enligt kapitel IVa för åren 2024–2026 är mer än 2 % högre än värdet för 2025 som fastställts i enlighet med artikel 30c.1, och om denna skillnad inte beror på en skillnad som är mindre än 5 % mellan de utsläpp som rapporterats enligt kapitel IVa och 2025 års inventeringsuppgifter för unionens växthusgasutsläpp för UNFCCC-koderna för de sektorer som omfattas av kapitel IVa, ska den linjära minskningsfaktorn beräknas genom justering av den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 30c.1.
2. Den justerade linjära minskningsfaktorn enligt punkt 1 ska bestämmas enligt följande:

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

LRF_{adj} är den justerade linjära minskningsfaktorn

$MRV_{[2024-2026]}$ är genomsnittet av de verifierade utsläppen enligt kapitel IVa för åren 2024–2026

$ESR_{[2024]}$ är värdet för 2024 års utsläpp fastställt i enlighet med artikel 30c.1 för de sektorer som omfattas av kapitel IVa

$LRF_{[2024]}$ är den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 30c.1]”

—

3. Bilaga IV till direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

I del A ska avsnittet ”Beräkning” ändras på följande sätt:

i) I det fjärde stycket ska sista meningen, ”Emissionsfaktorn för biomassa ska vara noll.”, ersättas med följande:

”Emissionsfaktorn för biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade växthusgasutsläpp för användning av biomassa som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuella nödvändiga justeringar för tillämpning enligt detta direktiv, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14, ska vara noll.”

ii) Sjätte stycket ska ersättas med följande:

”Standardvärden för oxidationsfaktorn som utvecklats i enlighet med direktiv 2010/75/EU ska tillämpas, om inte verksamhetsutövaren kan visa att verksamhetsspecifika faktorer är mer exakta.”

b) i del B, avsnittet ”Övervakning av koldioxidutsläpp”, fjärde stycket, ska sista meningen, ”Emissionsfaktorn för biomassa ska vara noll.” ersättas med följande:

”Emissionsfaktorn för biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade växthusgasutsläpp för användning av biomassa som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuella nödvändiga justeringar för tillämpning enligt detta direktiv, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14, ska vara noll.”

a) Följande del C ska läggas till:

”DEL C — Övervakning och rapportering av utsläpp från verksamhet som avses i bilaga III

Övervakning av utsläpp

Övervakning av utsläppen ska ske genom beräkning.

Beräkning

Utsläppen ska beräknas med hjälp av följande formel:

Bränsle som frisläpps för konsumtion* × *emissionsfaktor

Bränsle som frisläpps för konsumtion ska inbegripa den mängd bränsle som frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten.

Standardemissionsfaktorer från IPPC, tagna ur IPPC:s riktlinjer från 2006 för inventering av utsläpp (IPPC Inventory Guidelines) eller från senare uppdateringar av dessa riktlinjer, ska användas, såvida det inte finns exaktare bränslespecifika emissionsfaktorer som tagits fram av oberoende ackrediterade laboratorier med användning av allmänt vedertagna analytiska metoder.

Separata beräkningar ska göras för varje reglerad enhet och varje bränsletyp.

Rapportering av utsläpp

Varje reglerad enhet ska tillhandahålla följande uppgifter i sin rapport:

A. Uppgifter för att identifiera den reglerade enheten, inklusive:

— Den reglerade enhetens namn.

— Enhetens adress, med postnummer och land.

— Typen av bränslen som enheten frisläpper för konsumtion och den verksamhet genom vilken enheten frisläpper bränslena för konsumtion, inbegripet den teknik som används.

— Adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.

— Namn på den reglerades enhetens ägare samt eventuellt moderföretag.

B. För varje bränsletyp, som frisläpps för konsumtion och som används till förbränning i byggnads- och vägtransportsektorerna enligt definitionen i bilaga III, för vilka utsläppen beräknas:

- Mängd bränsle som frisläpps för konsumtion.
- Emissionsfaktorer.
- Totala utsläpp.
- Slutanvändning(ar) för det bränsle som frisläpps för konsumtion.
- Osäkerhetsfaktor.

Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att samordna rapporteringskraven med befintliga rapporteringskrav, i syfte att i möjligaste mån minska företagens rapporteringsbörda.”.

4. I bilaga V till direktiv 2003/87/EG ska följande läggas till som del C:

”DEL C — Verifiering av utsläpp för verksamhet som avses i bilaga III

Allmänna principer

1. Utsläppen för respektive verksamhet som avses i bilaga III ska verifieras.
2. Kontrollförfarandet ska omfatta granskning av den rapport som sammanställts i enlighet med artikel 14.3 och av övervakningen under det föregående året. Det ska också omfatta en kontroll av huruvida övervakningssystemen och de rapporterade uppgifterna och den information som ges om utsläppen är tillförlitliga, trovärdiga och korrekta, och i synnerhet följande:
 - a) Rapporterade bränslen som frisläppts för konsumtion och tillhörande beräkningar.
 - b) Val och tillämpning av emissionsfaktorer.
 - c) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala utsläppen.

3. Rapporterade utsläpp får endast valideras, om det är möjligt att med hjälp av tillförlitliga och trovärdiga uppgifter fastställa utsläppen med en hög grad av säkerhet. För en hög grad av säkerhet krävs det att den reglerade enheten kan visa följande:

a) Att de rapporterade uppgifterna inte är motstridiga.

b) Att uppgifterna har samlats in i enlighet med tillämpliga vetenskapliga normer.

c) Att den berörda redovisningen för den reglerade enheten är komplett och samstämmig.

4. Kontrollören ska ha tillgång till alla anläggningar och all information som kan beröra de aspekter som ska kontrolleras.

5. Kontrollören ska beakta huruvida den reglerade enheten är registrerad i unionens miljölednings- och miljörevisionsordning (Emas).

Metodik

Strategisk analys

6. Kontrollerna ska utgå från en strategisk analys av alla bränslemängder som frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten. Detta förutsätter att kontrollören har god överblick över alla verksamheter genom vilka den reglerade enheten frisläpper bränslena för konsumtion och deras betydelse för utsläppen.

Processanalys

7. Där det är lämpligt ska kontrollerna av de inlämnade uppgifterna genomföras på plats hos den reglerade enheten. Kontrollören ska tillämpa punktkontroller för att fastställa huruvida de rapporterade uppgifterna är tillförlitliga.

Risikanalys

8. Kontrollören ska utvärdera alla de sätt genom vilka bränslen frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten, med avseende på tillförlitligheten hos uppgifterna om den reglerade enhetens totala utsläpp.

9. På grundval av denna analys ska kontrollören uttryckligen identifiera alla eventuella delar som uppvisar en hög felrisk samt andra aspekter av övervaknings- och rapporteringsförfarandet som kan medföra fel i fastställandet av de totala utsläppen. Detta omfattar i synnerhet de beräkningar som krävs för att fastställa nivån på utsläppen från enskilda utsläppskällor. Särskild uppmärksamhet ska ägnas de delar som uppvisar en hög felrisk och ovannämnda aspekter av övervakningsförfarandet.

10. Kontrollören ska beakta eventuella effektiva riskkontrollmetoder som tillämpas av den reglerade enheten för att minimera graden av osäkerhet.

Rapportering

11. Kontrollören ska sammanställa en rapport om valideringsprocessen, i vilken det ska anges huruvida rapporteringen enligt artikel 14.3 är tillfredsställande. I rapporten ska alla frågor som har med det utförda arbetet att göra tas upp. Rapporteringen enligt artikel 14.3 kan anges vara tillfredsställande, om kontrollören finner att uppgifterna om de sammanlagda utsläppen inte är väsentligt felaktiga.

Minimikrav avseende kontrollörens kompetens

12. Kontrollören, som ska vara oberoende av den reglerade enheten, ska utföra sina uppgifter på ett korrekt, objektivt och professionellt vis och ha kunskap om följande:

- a) Bestämmelserna i detta direktiv samt relevanta normer och riktlinjer som antagits av kommissionen enligt artikel 14.1.

- b) De krav enligt lagstiftning, regler och administrativa förfaranden som är relevanta för de verksamheter som verifieras.
 - c) Metoderna för sammanställning av alla uppgifter för alla sätt genom vilka bränslen frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten, och i synnerhet avseende insamling, mätning, beräkning och rapportering av uppgifter.”.
-