



Bruxelles, den 30. juni 2022
(OR. fr, en)

10796/22

Interinstitutionel sag:
2021/0211(COD)

CLIMA 338
ENV 694
ENER 347
TRANS 460
AGRI 309
COMPET 557
ECOFIN 688
CODEC 1048

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	10509/22 ADD 1
Komm. dok. nr.:	10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final
Vedr.:	Fit for 55-pakken Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 - Generel indstilling

Hermed følger til delegationerne til orientering den tekst, på grundlag af hvilken Rådet (miljø) nåede frem til en generel indstilling til ovennævnte forslag på sin 3887. samling den 28.-29. juni 2022.

Ændringer i forhold til den tidligere udgave af teksten (dok. 10509/22 ADD 1), som er resultatet af drøftelserne i Rådet, er angivet med **fed skrift og understregning**. Tidligere ændringer i forhold til Kommissionens forslag er angivet med understregning. Udgået tekst er angivet med [...].

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

³ud fra følgende betragtninger:

- (1) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 ("Parisaftalen")⁴. Parterne er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer.
- (2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om den europæiske grønne pagt, som Kommissionen vedtog den 11. december 2019⁵.
- (3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig påvirker denne overgang kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

³ Med visse målrettede undtagelser er betragtningerne ikke blevet tilpasset.

⁴ Parisaftalen (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4).

⁵ COM(2019) 640 final.

- (4) Nødvendigheden og værdien af den europæiske grønne pagt er kun vokset i lyset af de meget alvorlige konsekvenser af covid-19-pandemien for EU-borgernes sundhed, leve- og arbejdsvilkår og trivsel, som har vist, at vores samfund og vores økonomi er nødt til at forbedre deres modstandsdygtighed over for eksterne chok og handle tidligt for at forebygge eller afbøde dem. De europæiske borgere giver fortsat udtryk for stærke synspunkter om, at dette især gælder for klimaændringer⁶.
- (5) Unionen forpligtede sig til at reducere sine nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020⁷.
- (6) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119⁸ har Unionen fastsat målet om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050 i lovgivningen. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.
- (7) Alle økonomiske sektorer skal bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner. Derfor bør ambitionen for EU's emissionshandelssystem (EU ETS), der er fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF⁹ om at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk effektiv måde, øges på en måde, der svarer til dette mål for reduktion af nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien for 2030.

⁶ Særlig Eurobarometerundersøgelse 513 om klimaændringer, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_da).

⁷ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for opnåelse af klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

- (8) EU ETS bør tilskynde til produktion fra anlæg, der helt eller delvist reducerer drivhusgasemissionerne. Beskrivelsen af visse kategorier af aktiviteter i bilag I til direktiv 2003/87/EF bør derfor ændres for at sikre, at anlæg, der udfører en aktivitet som anført i bilag I, og som opfylder tærskelkapaciteten for samme aktivitet, men som ikke udleder drivhusgasser, er omfattet af EU ETS, og dermed sikre ligebehandling af anlæg i de pågældende sektorer. Desuden bør gratistildeling til produktion af et produkt være uafhængig af produktionsprocessens art. Det er derfor nødvendigt at ændre definitionen af de produkter, processer og emissioner, der er omfattet for nogle benchmarks, for at sikre lige vilkår for nye og eksisterende teknologier. Det er også nødvendigt at afkoble ajourføringen af benchmarkværdierne for raffinaderier og brint for at afspejle den stigende betydning af produktion af brint uden for raffinaderisektoren.
- (8a) Efter ændringen af de produkter og processer og emissioner, der er omfattet for nogle benchmarks, er det nødvendigt at sikre, at producenterne ikke modtager dobbelt kompensation for de samme emissioner med både gratistildeling og kompensation for indirekte omkostninger, og dermed tilpasse de finansielle foranstaltninger for at kompensere indirekte omkostninger, der videregives i elpriserne, i overensstemmelse hermed.
- (9) Rådets direktiv 96/61/EF¹⁰ blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU¹¹. Henvisningerne til direktiv 96/61/EF i artikel 2 i direktiv 2003/87/EF og i bilag IV hertil bør ajourføres i overensstemmelse hermed. I betragtning af behovet for hurtige emissionsreduktioner for hele økonomien bør medlemsstaterne kunne træffe foranstaltninger til at reducere drivhusgasemissioner, der er omfattet af EU ETS, ved hjælp af andre politikker end emissionsgrænser vedtaget i henhold til direktiv 2010/75/EU.

¹⁰ Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (EFT L 257 af 10.10.1996, s. 26).

¹¹ [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner \(integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening\) \(EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17\).](#)

- (10) I sin meddelelse "Vejen til en sund planet for alle"¹² opfordrer Kommissionen til at styre EU i retning af nulforurening inden 2050 ved at reducere forureningen af luft, ferskvand, have og jord til niveauer, der ikke længere forventes at være skadelige for sundheden og de naturlige økosystemer. Foranstaltninger i henhold til direktiv 2010/75/EU, som er det vigtigste instrument til regulering af emissioner af luft-, vand- og jordforurenende stoffer, vil ofte også gøre det muligt at reducere udledningen af drivhusgasser. I overensstemmelse med artikel 8 i direktiv 2003/87/EF bør medlemsstaterne sikre samordning mellem tilladelseskravene i direktiv 2003/87/EF og kravene i direktiv 2010/75/EU.
- (11) I erkendelse af at nye innovative teknologier ofte vil gøre det muligt at reducere emissionerne af både drivhusgasser og forurenende stoffer, er det vigtigt at sikre synergier mellem politikker, der medfører reduktioner af emissioner af både drivhusgasser og forurenende stoffer, navnlig direktiv 2010/75/EU, og revidere deres effektivitet i denne henseende.
- (12) Definitionen af elektricitetsgeneratorer blev anvendt til at fastsætte den maksimale mængde gratistildelinger til industrien i perioden 2013-2020, men førte til forskellig behandling af kraftvarmeanlæg i forhold til industrianlæg. For at tilskynde til anvendelse af højeffektiv kraftvarmeproduktion og sikre ligebehandling af alle anlæg, der modtager gratistildelinger til varmeproduktion og fjernvarme, bør alle henvisninger til elektricitetsgeneratorer i direktiv 2003/87/EF udgå. Desuden fastsættes det i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/331¹³, at alle industrielle processer er berettiget til gratistildeling. Bestemmelserne om kulstofopsamling og -lagring i artikel 10a, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF er derfor forældede og bør udgå.

¹² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Vejen til en sund planet for alle, EU-handlingsplan: "Mod nulforurening for vand, luft og jord" (COM(2021) 400 final).

¹³ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/331 af 19. december 2018 om fastlæggelse af midlertidige EU-regler for harmoniseret gratistildeling af emissionskvoter i henhold til artikel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 59 af 27.2.2019, s. 8).

- (13) Drivhusgasser, der ikke udledes direkte i atmosfæren, bør betragtes som emissioner under EU ETS, og der bør returneres kvoter for disse emissioner, medmindre de lagres på et lagringsanlæg i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF¹⁴, eller de er permanent kemisk bundet til et produkt, således at de ikke kommer ud i atmosfæren ved normal brug. Kommissionen bør tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, der præciserer betingelserne for, hvornår drivhusgasser skal anses for at være fast kemisk bundet til et produkt, således at de ikke kommer ud i atmosfæren ved normal brug, herunder opnåelse af et certifikat for kulstoffjernelse, hvor det er relevant, i lyset af den lovgivningsmæssige udvikling med hensyn til certificering af kulstoffjernelse.
- (14) International søtransport, der består i sejladser mellem havne under to forskellige medlemsstats jurisdiktion eller mellem en havn under en medlemsstats jurisdiktion og en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, har været det eneste transportmiddel, der ikke er omfattet af Unionens tidligere forpligtelser til at reducere drivhusgasemissioner. Emissionerne fra brændstof solgt i Unionen for rejser, der afgår i én medlemsstat og ankommer til en anden medlemsstat eller et tredjeland, er steget med ca. 36 % siden 1990. Disse emissioner udgør næsten 90 % af alle Unionens navigationsemissioner, da emissionerne fra brændstof solgt i Unionen for rejser, der afgår og ankommer til samme medlemsstat, er blevet reduceret med 26 % siden 1990. I et business-as-usual-scenarie forventes emissionerne fra international søtransport at vokse med ca. 14 % mellem 2015 og 2030 og med 34 % mellem 2015 og 2050. Hvis søtransportaktiviteternes indvirkning på klimaændringerne stiger som forventet, vil det i høj grad underminere de reduktioner, som andre sektorer har foretaget for at bekæmpe klimaændringerne.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF, 2001/80/EF, 2004/35/EF, 2006/12/EF, 2008/1/EF og forordning (EF) nr. 1013/2006 (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 114).

- (15) I 2013 vedtog Kommissionen en strategi for gradvis integration af emissioner fra søfarten i Unionens politik for reduktion af drivhusgasemissioner. Som et første skridt i denne tilgang indførte Unionen et system til overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra søtransport i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757¹⁵, som skal følges op af fastsættelse af reduktionsmål for den maritime sektor og anvendelse af en markedsbaseret foranstaltning. I overensstemmelse med de forpligtelser, som medlovgiverne har givet udtryk for i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410¹⁶, bør Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) eller Unionen begynde at handle fra 2023, herunder det forberedende arbejde med vedtagelse og gennemførelse af en foranstaltning, der sikrer, at sektoren på behørig vis bidrager til den indsats, der er nødvendig for at nå de mål, der er vedtaget i henhold til Parisaftalen, og at alle interessenter tager behørigt hensyn hertil.
- (16) I henhold til direktiv (EU) 2018/410 bør Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er gjort i IMO hen imod et ambitiøst emissionsreduktionsmål, og om ledsageforanstaltninger for at sikre, at søtransportsektoren på behørig vis bidrager til den indsats, der er nødvendig for at nå de mål, der er vedtaget i henhold til Parisaftalen. Indsatsen for at begrænse de globale emissioner til søs gennem IMO er i gang og bør fremmes, herunder en hurtig gennemførelse af IMO's indledende strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe, der blev vedtaget i 2018, og som også henviser til mulige markedsbaserede foranstaltninger, der kan tilskynde til reduktioner af drivhusgasemissionerne fra international skibsfart. Selv om de seneste fremskridt, der er opnået gennem IMO, hilses velkommen, har de hidtidige foranstaltninger dog [...] ikke været tilstrækkelige til at nå målene i Parisaftalen.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410 af 14. marts 2018 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at styrke omkostningseffektive emissionsreduktioner og lavemissionsinvesteringer og afgørelse (EU) 2015/1814 (EUT L 76 af 19.3.2018, s. 3).

(17) I den europæiske grønne pagt erklærede Kommissionen, at den havde til hensigt at træffe yderligere foranstaltninger til håndtering af drivhusgasemissioner fra søtransportsektoren gennem en række foranstaltninger, der skal sætte Unionen i stand til at nå sine emissionsreduktionsmål. I denne forbindelse bør direktiv 2003/87/EF ændres for at medtage søtransportsektoren i EU ETS for at sikre, at denne sektor bidrager til Unionens øgede klimamål samt til målene i Parisaftalen, som kræver, at de udviklede lande går forrest ved at gennemføre emissionsreduktionsmål for hele økonomien, mens udviklingslandene tilskyndes til over tid at bevæge sig i retning af emissionsreduktions- eller emissionsbegrænsningsmål for hele økonomien¹⁷. I betragtning af at emissionerne fra international luftfart uden for Europa bør begrænses fra januar 2021 gennem en global markedsbaseret indsats, mens der ikke er truffet foranstaltninger, som fastsætter lofter eller priser for emissioner fra søtransport, er det hensigtsmæssigt, at EU ETS dækker en andel af emissionerne fra sejlads mellem en havn under en medlemsstats jurisdiktion og en havn under et tredjeland jurisdiktion, idet tredjelandet kan træffe afgørelse om passende foranstaltninger med hensyn til den anden andel af emissionerne. Udvidelsen af EU ETS til søtransportsektoren bør således omfatte halvdelen af emissionerne fra skibe, der sejler til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, halvdelen af emissionerne fra skibe, der sejler fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion og ankommer til en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, emissioner fra skibe, der sejler til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og emissioner fra skibe, der ligger ved kaj i en havn under en medlemsstats jurisdiktion. Denne fremgangsmåde er blevet anset for praktisk til håndtering af spørgsmålet om fælles, men forskellige ansvarsområder og kapaciteter, som længe har været en udfordring i forbindelse med FN's rammekonvention om klimaændringer. Dækningen af en del af emissionerne fra både indgående og udgående sejlads mellem Unionen og tredjelande sikrer effektiviteten af EU ETS, navnlig ved at øge foranstaltningens miljøvirkning sammenlignet med et geografisk anvendelsesområde, der er begrænset til sejlads inden for EU, samtidig med at risikoen for undvigende havneanløb og risikoen for udflytning af omladningsaktiviteter uden for Unionen begrænses.

¹⁷ Parisaftalen, artikel 4, stk. 4.

For at sikre en gnidningsløs inddragelse af sektoren i EU ETS bør rederiernes returnering af kvoter gradvist øges med hensyn til verificerede emissioner, der rapporteres for perioden 2024-2026. For at beskytte systemets miljømæssige integritet bør et tilsvarende antal kvoter annulleres, i det omfang der returneres færre kvoter for verificerede emissioner til søtransport i de pågældende år, når forskellen mellem verificerede emissioner og returnerede kvoter er blevet fastslået hvert år. Fra 2027 skal rederierne returnere det antal kvoter, der svarer til alle deres verificerede emissioner rapporteret i det foregående år.

(17a) Udvidelsen af anvendelsesområdet for direktiv 2003/87/EF til også at omfatte søtransport vil medføre ændrede forsendelsesomkostninger. Alle dele af Unionen vil blive berørt heraf, da de varer, der transporteres til og fra havne i Unionen ved søtransport, har deres oprindelse eller bestemmelsessted i de forskellige medlemsstater, herunder i indlandsmedlemsstater. Tildelingen af kvoter, der skal auktioneres af medlemsstaterne, bør derfor i princippet ikke ændres som følge af medtagelsen af maritime aktiviteter og bør omfatte alle medlemsstater. Medlemsstaterne vil dog blive berørt i forskelligt omfang. Medlemsstater, der er stærkt afhængige af skibsfart, vil også blive mest påvirket af udvidelsen. Medlemsstater med en stor maritim sektor i forhold til deres relative størrelse vil være mere berørt af udvidelsen af EU ETS til også at omfatte søtransport. Der bør derfor ydes yderligere bistand til disse medlemsstater i form af yderligere kvoter til støtte for dekarbonisering af maritime aktiviteter og til dækning af de påløbne administrative omkostninger. Bistanden bør indføres gradvist sideløbende med indførelsen af returneringsforpligtelser og dermed med den øgede virkning for disse medlemsstater. I forbindelse med revisionen af direktiv 2003/87/EF bør Kommissionen overveje relevansen af denne yderligere bistand, navnlig i lyset af udviklingen i de rederier, som forskellige medlemsstater har ansvaret for.

(17aa) EU ETS bør bidrage væsentligt til at reducere drivhusgasemissionerne fra maritime aktiviteter og til at øge effektiviteten. Anvendelsen af indtægterne fra EU ETS i henhold til direktivets artikel 10, stk. 3, bør bl.a. omfatte fremme af lavemissionstransport og offentlig transport i alle sektorer.

- (17b) Det vil tage tid og kræve økonomisk støtte at forny flåden af skibe med isklasse og udvikle innovative løsninger, der reducerer emissionerne for sådanne skibe. Konstruktionen af skibe med isklasse, der gør det muligt for dem at sejle i isfyldte farvande, indebærer i dag, at de forbruger mere brændstof og producerer flere emissioner end skibe af tilsvarende størrelse, der er konstrueret til kun at sejle i åbent farvand. Der bør derfor i henhold til dette direktiv gennemføres en flagneutral metode, som gør det muligt for rederier at returnere kvoter på grundlag af deres skibes isklasse indtil den 31. december 2030.
- (17c) Øer er mere afhængige af søtransport end andre regioner, og for at forblive forbundne kræves der søforbindelser. For at hjælpe øer med en mindre befolkning med at forblive forbundne som følge af medtagelsen af maritime aktiviteter i anvendelsesområdet for direktiv 2003/87/EF er det hensigtsmæssigt at give mulighed for en midlertidig undtagelse fra returneringsforpligtelsen i henhold til nævnte direktiv for søtransportaktiviteter med øer med en befolkning på under 200 000 indbyggere.
- (17d) Det bør være muligt for medlemsstaterne at anmode om, at tværnationale offentlige tjenesteydelseskontrakter eller tværnationale offentlige serviceforpligtelser mellem to medlemsstater midlertidigt undtages fra visse forpligtelser i henhold til direktiv 2003/87/EF. Muligheden bør begrænses til forbindelser mellem en medlemsstat uden landgrænse til en anden medlemsstat og den geografisk tætteste medlemsstat, såsom den søforbindelse mellem Cypern og Grækenland, som har manglet i over tyve år. Denne midlertidige undtagelse bidrager til det tvingende behov for at levere en tjenesteydelse af almen interesse og sikre konnektivitet samt økonomisk, social og territorial samhørighed.

- (17e) Under hensyntagen til de særlige karakteristika og permanente begrænsninger i forbindelse med regionerne i Unionens yderste periferi som anerkendt i traktatens artikel 349 og i betragtning af deres store afhængighed af søtransport bør der lægges særlig vægt på at bevare deres tilgængelighed og effektive konnektivitet gennem søtransport. Der bør derfor indrømmes en midlertidig undtagelse fra visse forpligtelser i henhold til direktiv 2003/87/EF for emissioner fra søtransportaktiviteter mellem en havn i en region i den yderste periferi i en medlemsstat og en havn i samme medlemsstat, herunder havne i samme region i den yderste periferi og i en anden region i den yderste periferi i samme medlemsstat.
- (18) Bestemmelserne i direktiv 2003/87/EF om søtransportaktiviteter bør løbende tages op til revision i lyset af den fremtidige internationale udvikling og de bestræbelser, der gøres for at nå målene i Parisaftalen, herunder den anden globale statusopgørelse i 2028, [...] og i det tilfælde, at Den Internationale Søfartsorganisation vedtager en global markedsbaseret foranstaltning for at reducere drivhusgasemissionerne fra søtransport, for at tage hensyn til sådanne fremskridt, navnlig hvis foranstaltningen er tilstrækkelig ambitiøs og robust. [...] Med henblik herpå bør Kommissionen uden ophold [...] til enhver tid inden den anden globale statusopgørelse i 2028 – og dermed senest den 30. september 2028 – forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. Kommissionen bør i denne rapport undersøge den pågældende foranstaltning for så vidt angår dens ambition i lyset af målene i Parisaftalen og dens samlede miljømæssige integritet. Den bør også undersøge alle spørgsmål vedrørende dette direktivs mulige sameksistens med eller tilpasning til den pågældende foranstaltning. [...] Rapporten bør om nødvendigt ledsages af et lovgivningsforslag til ændring af dette direktiv, som er i overensstemmelse med Unionens forpligtelser med hensyn til drivhusgasemissioner for hele økonomien, og med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimaindsats, idet der sikres en passende gennemførelse af den globale markedsbaserede foranstaltning vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation under hensyntagen til, at der er behov for sammenhæng mellem EU ETS og den globale markedsbaserede foranstaltning, og at enhver deraf følgende væsentlig dobbelt byrde undgås.

- (18a) Med de øgede omkostninger til skibsfart, som udvidelsen af direktiv 2003/87/EF til at omfatte søfartsaktiviteter medfører, er der en risiko for omgåelse, hvis der mangler en global foranstaltning. Undvigende havneanløb til havne uden for Unionen vil ikke blot mindske miljøfordelene ved at internalisere omkostningerne ved emissioner fra maritime aktiviteter, men kan føre til yderligere emissioner som følge af den ekstra afstand, der tilbagelægges for at undvige anvendelsen af direktiv 2003/87/EF. Det er derfor hensigtsmæssigt, at visse ophold i havne uden for Unionen udelukkes fra begrebet anløbshavn. Denne udelukkelse bør rettes mod havne i Unionens nærhed, hvor risikoen for undvigelse er størst. En 300-sømilegrænse udgør en forholdsmæssig reaktion på undvigende adfærd, idet den yderligere byrde og risikoen for undvigelse afvejes. Desuden bør udelukkelsen fra begrebet anløbshavn kun omfatte containerskibe og havne, hvis hovedaktivitet er containeromladning. For sådanne transporter består risikoen for undvigelse, hvis der mangler afbødende foranstaltninger, også i, at havneknudepunktet flyttes til havne uden for Unionen, hvilket forværrer virkningerne af undvigelsen. For at sikre foranstaltningens proportionalitet og ligebehandling må der tages hensyn til foranstaltninger i tredjelande med tilsvarende virkning som direktiv 2003/87/EF.
- (19) Kommissionen bør tage anvendelsen af direktiv 2003/87/EF op til revision for så vidt angår søtransportaktiviteter i lyset af erfaringerne med dets anvendelse, herunder med hensyn til at afsløre undvigende adfærd for at forhindre dem på et tidligt tidspunkt [...], og bør derefter foreslå foranstaltninger for at sikre dets effektivitet.
- (19a) CO₂-emissioner udgør langt størstedelen af emissionerne fra skibsfart. Det er af hensyn til den administrative gennemførlighed for tidligt at medtage yderligere drivhusgasemissioner fra søtransport [...] fra starten af inddragelsen af skibsfart i ETS, men emissionerne fra andre drivhusgasser end CO₂ vil sandsynligvis stige med tiden med udviklingen af fartøjer, der drives af flydende naturgas eller andre energikilder, så deres medtagelse i ETS på et senere tidspunkt vil være til gavn for den miljømæssige integritet og tilskynde til god praksis. Methan- og dinitrogenoxidemissioner [...] bør derfor medtages i MRV-forordningen. Senest den 31. december 2026 bør Kommissionen forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den undersøger gennemførligheden og omkostningseffektiviteten af, at yderligere drivhusgasemissioner fra søtransport medtages i dette direktiv.

- (19b) Skibsfartens emissioner fra fartøjer med en bruttotonnage på under 5 000 udgør et mindretal af emissionerne fra skibsfart, men vedrører et større antal skibe. Af hensyn til den administrative gennemførlighed er det for tidligt at medtage disse fartøjer [...] fra starten af skibsfartens medtagelse i ETS, men deres medtagelse på et senere tidspunkt vil gøre ETS mere effektiv og potentielt reducere undvigende adfærd ved brug af fartøjer under bruttotonnagetærsklen på 5 000. Senest den 31. december 2026 bør Kommissionen derfor forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den undersøger gennemførligheden og omkostningseffektiviteten af, at emissioner fra fartøjer med en bruttotonnage på under 5 000 medtages i dette direktiv.
- (20) Den person eller organisation, der er ansvarlig for overholdelsen af EU ETS, bør være det rederi, der defineres som rederen, eller enhver anden organisation eller person, såsom forvalteren eller bareboat-charteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som ved at påtage sig dette ansvar har indvilliget i at overtage alle de pligter og ansvarsområder, der er fastsat i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening. Denne definition er baseret på definitionen af "selskab" i artikel 3, litra d), i forordning (EU) 2015/757 og i overensstemmelse med det globale dataindsamlingsystem, som IMO indførte i 2016. [...]

(20a) Emissionerne fra et skib afhænger bl.a. af de energieffektivitetsforanstaltninger for fartøjet, som rederen træffer, og af skibets brændstof, fragt, rute og hastighed, som kan kontrolleres af en anden enhed end rederen. På tidspunktet for kontraktforhandlingerne vil især sidstnævnte aspekter ikke være kendt, og de endelige emissioner fra det skib, der er omfattet af direktiv 2003/87/EF, vil derfor være uvisse. Hvis kulstofomkostningerne imidlertid ikke lægges over på den enhed, der driver skibet, vil incitamenterne til at gennemføre operationelle foranstaltninger for brændstofeffektivitet være begrænsede. I overensstemmelse med princippet om, at forurenere betaler, bør rederiet derfor i henhold til national ret have ret til at kræve godtgørelse for omkostninger i forbindelse med returnering af kvoter fra den enhed, der er direkte ansvarlig for de beslutninger, der påvirker skibets CO₂-emissioner. Selv om en sådan godtgørelsesmekanisme kan være underlagt en kontraktmæssig aftale, bør medlemsstaterne for at mindske de administrative omkostninger ikke være forpligtet til at sikre eller kontrollere eksistensen af sådanne kontrakter, men bør i stedet i national ret fastsætte en lovbestemt ret for rederiet til at blive godtgjort og den tilsvarende adgang til klage og domstolsprøvelse for at håndhæve denne ret. Af samme grunde bør denne ret, herunder eventuelle konflikter vedrørende godtgørelse mellem rederiet og den enhed, der driver skibet, ikke berøre rederiets forpligtelser over for den administrerende myndighed eller de håndhævelsesforanstaltninger, der kan være nødvendige over for et sådant rederi for at sikre, at direktiv 2003/87/EF overholdes fuldt ud.

- (21) For at mindske den administrative byrde for rederierne bør kun én medlemsstat være ansvarlig for hvert rederi. Kommissionen bør offentliggøre en foreløbig liste over rederier, der har udført en søfartsaktivitet, der er omfattet af EU ETS, med angivelse af den administrerende myndighed for hvert rederi. Listen bør ajourføres mindst hvert andet år for at omfordele rederier til en anden administrerende myndighed, hvis det er relevant. For rederier, der er registreret i en medlemsstat, bør den administrerende myndighed være den pågældende medlemsstat. For rederier, der er registreret i et tredjeland, bør den administrerende myndighed være den medlemsstat, hvor rederiet i de seneste fire år har haft det største anslåede antal havneanløb fra sejlads, der er omfattet af direktiv 2003/87/EF. For rederier, der er registreret i et tredjeland, og som ikke har sejlet inden for anvendelsesområdet for direktiv 2003/87/EF inden for de sidste fire overvågningsår, bør den administrerende myndighed være den medlemsstat, hvorfra et skib fra rederiet ankom eller påbegyndte sin første sejlads, der er omfattet af nævnte direktivs anvendelsesområde. Kommissionen bør hvert andet år offentliggøre og ajourføre en liste over rederier, der er omfattet af direktiv 2003/87/EF, eventuelt med angivelse af den administrerende myndighed for hvert rederi. For at sikre ligebehandling af rederier bør medlemsstaterne følge harmoniserede regler for administration af rederier, som de har ansvaret for, i overensstemmelse med de nærmere regler, der fastsættes af Kommissionen.
- (22) Medlemsstaterne bør sikre, at de rederier, de administrerer, opfylder kravene i direktiv 2003/87/EF. I tilfælde af, at et rederi ikke overholder disse krav, og hvis eventuelle håndhævelsesforanstaltninger truffet af den administrerende myndighed ikke har sikret overholdelse, bør medlemsstaterne handle solidarisk. Som en sidste udvej bør medlemsstaterne kunne nægte skibe adgang under det pågældende rederis ansvar, bortset fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører, og som bør kunne tilbageholde skibet.

- (23) Rederierne bør overvåge og indberette deres aggregerede emissionsdata fra søtransportaktiviteter på rederiniveau i overensstemmelse med reglerne i forordning (EU) 2015/757. Rapporterne om aggregerede emissionsdata på rederiniveau bør verificeres i overensstemmelse med reglerne i nævnte forordning. Ved udførelsen af verifikationerne på rederiniveau bør verifikatoren ikke verificere emissionsrapporten på skibsniveau og den rapport, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, i nævnte forordning, da disse rapporter på skibsniveau allerede ville være blevet verificeret.
- (24) På grundlag af erfaringerne fra lignende opgaver i forbindelse med miljøbeskyttelse bør Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) eller en anden relevant organisation, hvor det er relevant og i overensstemmelse med dets mandat, bistå Kommissionen og de administrerende myndigheder i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2003/87/EF. På grund af sine erfaringer med gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757 og dets IT-værktøjer kan EMSA bistå de administrerende myndigheder, navnlig med hensyn til overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra maritime aktiviteter, der er omfattet af dette direktiv, ved at lette udvekslingen af oplysninger eller udvikle retningslinjer og kriterier. Kommissionen bør med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed bestræbe sig på at udvikle passende overvågningsværktøjer og vejledning for at lette og koordinere kontrol- og håndhævelsesaktiviteter i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv på søtransport. Sådanne værktøjer bør, så vidt det er praktisk muligt, stilles til rådighed for medlemsstaten og verifikatorerne for bedre at sikre en robust håndhævelse af dette direktiv.
- (25) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2392¹⁸ ændredes artikel 12, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF for at give alle operatører mulighed for at anvende alle udstedte kvoter. Kravet om, at drivhusgasemissionstilladelser skal indeholde en forpligtelse til at returnere kvoter i henhold til artikel 6, stk. 2, litra e), i nævnte direktiv, bør tilpasses i overensstemmelse hermed.

¹⁸ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2017/2392 af 13. december 2017 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 \(EUT L 350 af 29.12.2017, s. 7\).](#)

- (26) For at nå Unionens emissionsreduktionsmål for 2030 vil det kræve en reduktion af emissionerne i de sektorer, der er omfattet af EU ETS, på 61 % i forhold til 2005. Den samlede kvotemængde i EU ETS skal reduceres for at skabe det nødvendige langsigtede CO₂-prissignal og fremme denne dekarboniseringsgrad. Med henblik herpå bør den lineære reduktionsfaktor øges, også under hensyntagen til medtagelsen af emissioner fra søtransport. Sidstnævnte bør udledes af emissionerne fra søtransportaktiviteter indberettet i overensstemmelse med forordning (EU) 2015/757 for 2018 og 2019 i Unionen, justeret fra år 2021 med den lineære reduktionsfaktor.
- (27) I betragtning af at dette direktiv ændrer direktiv 2003/87/EF for så vidt angår en gennemførelsesperiode, der allerede er påbegyndt den 1. januar 2021, bør den trinvis lineære reduktionsstrategi for EU ETS af hensyn til forudsigelighed, miljømæssig effektivitet og enkelhed være en ret linje fra 2021 til 2030, f.eks. for at opnå emissionsreduktioner i EU ETS på 61 % senest i 2030 som et passende mellemliggende skridt hen imod klimaneutralitet i hele Unionens økonomi i 2050. Da den forhøjede lineære reduktionsfaktor først kan anvendes fra året efter dette direktivs ikrafttræden, bør en engangsreduktion af kvotemængden reducere den samlede kvotemængde, således at den er i overensstemmelse med dette årlige reduktionsniveau fra 2021 og fremefter.
- (28) Opfyldelsen af de øgede klimaambitioner vil kræve betydelige offentlige ressourcer fra EU samt de nationale budgetmidler, der afsættes til klimaomstillingen. For at supplere og styrke de betydelige klimarelaterede udgifter i EU-budgettet bør alle auktionsindtægter, der ikke tildeles EU-budgettet, med undtagelse af de indtægter, der anvendes til kompensation for indirekte kulstofomkostninger, anvendes til klimarelaterede formål. Dette omfatter anvendelse af finansiel støtte til at håndtere sociale aspekter i lav- og mellemindkomsthusholdninger ved at reducere forvridende skatter.

- (28a) For at imødegå de fordelingsmæssige og sociale virkninger af overgangen i lavindkomstmedlemsstater bør yderligere 2,5 % af den samlede mængde kvoter i Unionen fra [året for direktivets ikrafttræden] til 2030 desuden anvendes til at finansiere energiomstillingen i medlemsstater med et bruttonationalprodukt (BNP) pr. indbygger på under [...] 75 % af EU-gennemsnittet i 2016-2018 gennem den moderniseringsfond, der er omhandlet i artikel 10d i direktiv 2003/87/EF.
- (30) CO₂-grænsetilpasningsmekanismen (CBAM), der blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [.../...] ¹⁹, er et alternativ til gratistildeling for at imødegå risikoen for kulstoflækage. I det omfang sektorer og delsektorer er omfattet af denne foranstaltning, bør de ikke modtage gratistildeling. Der er imidlertid behov for en midlertidig udfasning af gratis kvoter for at give producenter, importører og forhandlere mulighed for at tilpasse sig den nye ordning. Reduktionen af gratistildelingen bør gennemføres ved at anvende en faktor på gratistildeling til CBAM-sektorer, mens CBAM indføres. Denne procentsats (CBAM-faktor) bør være på 100 % i overgangsperioden mellem ikrafttrædelsen af [CBAM-forordningen] og 2025 [...] og bør så reduceres med 5 procentpoint hvert år fra 2026 til 2028, med 7,5 procentpoint hvert år fra 2029 til 2030, med 10 procentpoint hvert år fra 2031 til 2032, [...] med 15 procentpoint hvert år fra 2033 til 2034 og med 20 procentpoint i 2035 for at nå 0 % og dermed fjerne gratistildelingen i det tiende år. De relevante delegerede retsakter om gratistildeling bør tilpasses i overensstemmelse hermed for de sektorer og delsektorer, der er omfattet af CBAM. Den gratistildeling, der ikke længere gives til CBAM-sektorerne på grundlag af denne beregning (CBAM-efterspørgsel), skal auktioneres, og indtægterne tilfalder innovationsfonden med henblik på at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier, CO₂-opsamling og -anvendelse (CCU), CO₂-opsamling og geologisk lagring (CCS), vedvarende energi og energilagring på en måde, der bidrager til at modvirke klimaændringer. Der bør lægges særlig vægt på projekter i CBAM-sektorer. For at respektere den andel af gratistildelingen, der er til rådighed for sektorer, der ikke er CBAM-sektorer, bør den endelige mængde, der skal fratrækkes gratistildelingen, og som skal auktioneres, beregnes på grundlag af den andel, som CBAM-efterspørgslen udgør i forhold til behovet for gratistildeling i alle sektorer, der modtager gratistildeling.

¹⁹ [indsæt venligst den fulde EUT-reference]

- (31) For bedre at afspejle de teknologiske fremskridt og tilpasse de tilsvarende benchmarkværdier til den relevante tildelingsperiode, samtidig med at der sikres emissionsreduktionsincitament og passende belønning af innovation, bør den maksimale justering af benchmarkværdierne øges fra 1,6 % til 2,5 % om året. For perioden fra 2026 til 2030 bør benchmarkværdierne derfor justeres inden for et interval på 4 % til 50 % sammenlignet med den værdi, der var gældende i perioden fra 2013 til 2020.
- (32) En samlet tilgang til innovation er afgørende for at nå målene i den europæiske grønne pagt. På EU-plan støttes den nødvendige forsknings- og innovationsindsats bl.a. gennem Horisont Europa, som omfatter betydelig finansiering og nye instrumenter for de sektorer, der er omfattet af ETS. Medlemsstaterne bør sikre, at de nationale gennemførelsesbestemmelser ikke hæmmer innovationer og er teknologisk neutrale.
- (33) Anvendelsesområdet for den Innovationsfond, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF, bør udvides til at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier og -processer, der vedrører brændstofforbruget i bygnings- og vejtransportsektoren. Innovationsfonden bør desuden tjene til at støtte investeringer i dekarbonisering af søtransportsektoren, herunder investeringer i bæredygtige alternative brændstoffer såsom hydrogen og ammoniak, der produceres af vedvarende energikilder, samt nulemissionsteknologier såsom vindteknologier. [...]

- (34) I henhold til artikel 10 i Kommissionens forordning (EU) 2019/1122²⁰ gælder det, at hvis luftfartøjsoperatører ikke længere udfører flyvninger, der er omfattet af EU ETS, udelukkes deres regnskaber, og der må ikke længere indledes processer fra disse konti. For at bevare systemets miljømæssige integritet bør kvoter, der ikke udstedes til luftfartøjsoperatører på grund af deres lukning, anvendes til at dække manglende returnering fra disse operatørers side, og eventuelle overskydende kvoter bør anvendes til at fremskynde indsatsen for at tackle klimaændringer ved at blive overført til innovationsfonden.
- (34a) Teknisk bistand fra Kommissionen med fokus på medlemsstater, som hidtil kun har indsendt få eller ingen projekter, vil bidrage til at opnå et stort antal projektansøgninger i alle medlemsstater om finansiering fra innovationsfonden. Denne bistand bør bl.a. støtte aktiviteter, der har til formål at forbedre kvaliteten af forslag til projekter i de nævnte medlemsstater, f.eks. gennem udveksling af oplysninger, indhøstede erfaringer og bedste praksis [...], og styrke de nationale kontaktpunkters aktiviteter. Andre foranstaltninger med samme mål vil øge kendskabet til finansieringsmuligheder og disse medlemsstaters kapacitet til at identificere og støtte potentielle projektansøgere. Projektpartnerskaber på tværs af medlemsstaterne og matchmaking mellem potentielle ansøgere, navnlig i forbindelse med større projekter, bør også fremmes.
- (34b) For at forbedre medlemsstaternes rolle i forvaltningen af innovationsfonden og øge gennemsigtigheden bør Kommissionen aflægge rapport til Udvalget for Klimaændringer om gennemførelsen af innovationsfonden med en analyse af den forventede virkning af de tildelte projekter pr. sektor og pr. medlemsstat. Denne rapport bør indeholde oplysninger om fremskridt hen imod en effektiv, kvalitetsbaseret geografisk dækning i hele Unionen og om nødvendigt ledsages af en analyse af mulige korrigerende foranstaltninger. Med forbehold af ansøgernes samtykke bør Kommissionen underrette medlemsstaterne om ansøgninger om finansiering fra innovationsfonden til projekter på deres respektive områder og give dem nærmere oplysninger om disse ansøgninger, så medlemsstaterne lettere kan koordinere støtten til projekter.

²⁰ [Kommissionens delegerede forordning \(EU\) 2019/1122 af 12. marts 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår driften af EU-registret \(EUT L 177 af 2.7.2019, s. 3\).](#)

- (35) CO₂-differencekontrakter er et vigtigt element til at udløse emissionsreduktioner i industrien og giver mulighed for at sikre investorer i innovative klimavenlige teknologier en pris, der belønner CO₂-emissionsreduktioner ud over dem, der følger af de nuværende prisniveauer i EU ETS. Den vifte af foranstaltninger, som innovationsfonden kan støtte, bør udvides til at støtte projekter gennem prisbaserede udbud, såsom CO₂-differencekontrakter. Kommissionen bør tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter om de præcise regler for denne type støtte.
- (36) Hvis et anlægs aktivitet midlertidigt suspenderes, justeres gratistildelingen til de aktivitetsniveauer, der skal indberettes årligt. Desuden kan de kompetente myndigheder suspendere udstedelsen af emissionskvoter til anlæg, der har indstillet driften, så længe der ikke er dokumentation for, at de vil genoptage driften. Driftsledere bør derfor ikke længere være forpligtet til at godtgøre over for den kompetente myndighed, at deres anlæg vil genoptage produktionen inden for en nærmere angivet og rimelig frist i tilfælde af en midlertidig suspension af aktiviteterne.
- (37) Korrektioner af gratistildelinger til stationære anlæg i henhold til artikel 11, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF kan kræve tildeling af yderligere gratis kvoter eller tilbageførsel af overskydende kvoter. De kvoter, der er reserveret til nytilkomne i henhold til artikel 10a, stk. 7, i direktiv 2003/87/EF, bør anvendes til disse formål.

- (38) Moderniseringsfondens anvendelsesområde bør tilpasses Unionens seneste klimamål ved at kræve, at investeringer er i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt og forordning (EU) 2021/1119, og fjerne støtten til investeringer i forbindelse med fossile brændstoffer, bortset fra hvad angår kvoter, der frivilligt overføres til moderniseringsfonden i overensstemmelse med artikel 10d, stk. 4. Desuden bør støtte til fossile brændstoffer fortsat være mulig med indtægter fra de tildelinger, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, tredje afsnit, på visse betingelser, navnlig hvis aktiviteten betragtes som miljømæssigt bæredygtig i henhold til forordning (EU) 2020/852, og for så vidt angår de kvoter, der auktioneres indtil 2029, for at sikre overensstemmelse med nævnte forordning og foranstaltninger vedtaget i henhold hertil. Desuden bør procentdelen af moderniseringsfonden, der skal afsættes til prioriterede investeringer, øges til 80 %, energieffektivitet bør målrettes som et prioriteret område på efterspørgselsiden, herunder inden for industri, transport, bygninger, landbrug og affald, og opvarmning og køling fra vedvarende energikilder samt støtte til husholdninger med henblik på at bekæmpe energifattigdom, herunder i landdistrikter og fjerntliggende områder, bør være omfattet af de prioriterede investeringers anvendelsesområde. For at øge gennemsigtigheden og bedre vurdere virkningen af moderniseringsfonden bør investeringskomitéen årligt aflægge rapport til Udvalget for Klimaændringer om erfaringerne med evalueringen af investeringer, navnlig med hensyn til emissionsreduktion og reduktionsomkostninger.

- (39) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066²¹ fastsætter regler om overvågning af emissioner fra biomasse, som er i overensstemmelse med de regler om anvendelse af biomasse, der er fastsat i EU-lovgivningen om vedvarende energi. Efterhånden som lovgivningen bliver mere detaljeret om bæredygtighedskriterierne for biomasse med de seneste regler, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001²², bør tildelingen af gennemførelsesbeføjelser i artikel 14, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF udtrykkeligt udvides til at omfatte vedtagelsen af de nødvendige tilpasninger med henblik på anvendelse af bæredygtighedskriterier for biomasse i EU ETS, herunder biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler. Desuden bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter for at præcisere, hvordan der skal tages hensyn til lagring af emissioner fra blandinger af nulsatsbiomasse og biomasse, der ikke stammer fra kilder med nulsats.
- (40) Vedvarende flydende og gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer kan være vigtige for at reducere drivhusgasemissionerne i sektorer, der er svære at dekarbonisere. Hvis genanvendte kulstofbrændstoffer og vedvarende flydende og gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, fremstilles af opsamlet kuldioxid under en aktivitet, der er omfattet af dette direktiv, bør emissionerne medregnes under denne aktivitet. For at sikre, at vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer bidrager til reduktioner af drivhusgasemissionerne, og for at undgå dobbelttælling for brændstoffer, der gør dette, er det hensigtsmæssigt udtrykkeligt at udvide beføjelsen i artikel 14, stk. 1, til at omfatte Kommissionens vedtagelse af gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nødvendige justeringer for, hvordan der kan tages hensyn til den eventuelle udledning af kuldioxid, og hvordan man undgår dobbelttælling for at sikre passende incitament, idet der også tages hensyn til behandlingen af disse brændstoffer i henhold til direktiv (EU) 2018/2001.

²¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 af 19. december 2018 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 (EUT L 334 af 31.12.2018, s. 1).

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

- (41) Da kuldioxid også forventes at blive transporteret med andre midler end rørledninger, f.eks. med skib og lastbil, bør den nuværende dækning i bilag I til direktiv 2003/87/EF for transport af drivhusgasser med henblik på oplagring udvides til at omfatte alle transportmidler af hensyn til ligebehandling, og uanset om transportmidlet er omfattet af EU ETS. Hvis emissionerne fra transporten også er omfattet af en anden aktivitet i henhold til direktiv 2003/87/EF, bør emissionerne medregnes under denne anden aktivitet for at undgå dobbelttælling.

- (42) Udelukkelsen af anlæg, der udelukkende anvender biomasse fra EU ETS, har ført til situationer, hvor anlæg, der forbrænder en stor andel af biomasse, har opnået uventede fortjenester ved at modtage gratis kvoter, der langt overstiger de faktiske emissioner. Der bør derfor indføres en tærskelværdi for biomasseforbrænding med nulsats, over hvilken anlæg er udelukket fra EU ETS. [...]. Indførelsen af en tærskel vil skabe større sikkerhed for, hvilke anlæg der er omfattet af ETS, og gøre det muligt at fordele gratis kvoter mere jævnt til navnlig de sektorer, der er i større risiko for kulstoflækage. Tærsklen bør fastsættes til et niveau på 95 % for at afveje fordele og ulemper for anlæg ved fortsat at være omfattet af anvendelsesområdet for EU ETS. Anlæg, der har bevaret den fysiske kapacitet til at forbrænde fossile brændstoffer, bør derfor ikke gives incitament til igen at anvende sådanne brændstoffer. En tærskel på 95 % sikrer, at hvis et anlæg anvender fossile brændstoffer med det formål fortsat at være omfattet af ETS for at kunne udnytte gratistildeling af kvoter, vil de CO₂-omkostninger, der er forbundet med anvendelsen af disse fossile brændstoffer, være tilstrækkeligt store til at virke afskrækkende. Denne tærskel vil også sikre, at anlæg, der anvender en betydelig mængde fossile brændstoffer, fortsat vil være omfattet af EU ETS' overvågningsforpligtelser, således at potentiel omgåelse af eksisterende overvågnings-, rapporterings- og verifikationsforpligtelser undgås. Samtidig bør sådanne anlæg, der forbrænder en lavere andel af nulsatsbiomasse, fortsat tilskyndes gennem en fleksibel mekanisme til at reducere forbrændingen af fossile brændstoffer yderligere, samtidig med at de forbliver omfattet af ETS, indtil deres anvendelse af bæredygtig biomasse er så omfattende, at medtagelsen i ETS ikke længere er berettiget. Desuden har tidligere erfaringer vist, at udelukkelsen af anlæg, der udelukkende anvender biomasse, hvilket i realiteten er en tærskel på 100 %, bortset fra forbrænding af fossile brændstoffer i opstarts- og nedlukningsfasen, kræver en revurdering og en mere præcis definition. Tærsklen på 95 % giver mulighed for forbrænding af fossile brændstoffer i opstarts- og nedlukningsfasen.

- (42a) For at give incitament til udbredelsen af lavemissionsteknologier skal medlemsstaterne give driftsledere mulighed for at forblive omfattet af EU ETS indtil udløbet af den relevante femårsperiode, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1, hvis anlægget har ændret sin produktionsproces for at reducere sine drivhusgasemissioner og ikke længere opfylder tærsklen på 20 MW for samlet nominel indfyret termisk effekt.
- (42b) Dynamisk tildeling, der blev indført ved direktiv 2018/410 og gjort operationel ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1842, forbedrede effektiviteten og incitamenterne i forbindelse med gratistildeling, men øgede det administrative arbejde og gjorde den historiske dato for udstedelse af gratistildeling den 28. februar ikkeoperationel. For bedre at tage hensyn til dynamisk tildeling er det relevant at justere overholdelsescyklussen.
- (42c) For yderligere at tilskynde til de investeringer, der er nødvendige for at dekarbonisere fjernvarme, og for at håndtere de sociale aspekter i forbindelse med høje energipriser og det høje intensitetsniveau for drivhusgasemissioner fra fjernvarmeanlæg i medlemsstater med en meget høj andel af emissioner fra fjernvarme sammenlignet med økonomiens størrelse bør der tildeles yderligere midlertidige gratistildelinger til fjernvarmeanlæg i sådanne medlemsstater, og den ekstra værdi af gratistildelingen bør investeres med henblik på at nedbringe emissionerne betydeligt inden 2030. For at sikre, at disse reduktioner finder sted, bør den yderligere midlertidige gratistildeling være betinget af, at der foretages investeringer, og at der opnås emissionsreduktioner som fastsat i de klimaneutralitetsplaner, som operatørerne skal udarbejde for deres anlæg.

- (43) I Kommissionens meddelelse "Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030"²³ understreges det, at det er en særlig udfordring at reducere emissionerne i vejtransport- og byggesektoren. Kommissionen meddelte derfor, at en yderligere udvidelse af emissionshandelen kunne omfatte emissioner fra vejtransport og bygninger. Emissionshandel for disse to nye sektorer vil blive etableret gennem særskilt, men tilstødende emissionshandel. Derved undgås enhver forstyrrelse af den velfungerende emissionshandel i sektorerne for stationære anlæg og luftfart. Det nye system ledsages af supplerende politikker og foranstaltninger, der beskytter mod urimelige prisvirkninger, skaber forventninger hos markedsdeltagerne og sigter mod at give et CO₂-prissignal for hele økonomien. Tidligere erfaringer har vist, at udviklingen af det nye marked kræver, at der etableres et effektivt overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem. Med henblik på at sikre synergier og sammenhæng med Unionens eksisterende infrastruktur for EU ETS, der omfatter emissioner fra stationære anlæg og luftfart, er det hensigtsmæssigt at indføre emissionshandel for vejtransport- og byggesektoren gennem en ændring af direktiv 2003/87/EF.
- (44) For at etablere den nødvendige gennemførelsesramme og skabe en rimelig tidsramme for at nå 2030-målet bør emissionshandelen i de to nye sektorer starte i 2025. I løbet af det første år bør de regulerede enheder forpligtes til at være i besiddelse af en drivhusgasemissionstilladelse og indberette deres emissioner for årene 2024[...]-2026. Udstedelsen af kvoter og overholdelsesforpligtelserne for disse enheder bør finde anvendelse fra [...] 2027. Denne sekvensering vil gøre det muligt at starte emissionshandelen i sektorerne på en velordnet og effektiv måde. Det vil også gøre det muligt at indføre foranstaltninger for at sikre en socialt retfærdig indførelse af EU's emissionshandel i de to sektorer med henblik på at afbøde CO₂-prisens indvirkning på sårbare husholdninger og transportbrugere.

²³ COM(2020) 562 final.

- (45) På grund af det meget store antal små udledere i bygnings- og vejtransportsektoren er det ikke muligt at fastlægge reguleringspunktet for enheder, der udleder drivhusgasser direkte, som det er tilfældet for stationære anlæg og luftfart. Af hensyn til den tekniske gennemførlighed og den administrative effektivitet er det derfor mere hensigtsmæssigt at fastlægge reguleringspunktet længere opstrøms i forsyningskæden. Den retsakt, der udløser overholdelsesforpligtelsen i forbindelse med den nye emissionshandel, bør være overgangen til forbrug af brændstoffer, der anvendes til forbrænding i bygnings- og vejtransportsektoren, herunder til forbrænding i vejtransport af drivhusgasser til geologisk lagring. For at undgå dobbelt dækning bør overgangen til forbrug af brændstoffer, der anvendes i andre aktiviteter i henhold til bilag I til direktiv 2003/87/EF, ikke være omfattet.
- (46) De regulerede enheder i de to nye sektorer og reguleringspunktet bør defineres i overensstemmelse med den punktafgiftsordning, der er indført ved Rådets direktiv (EU) 2020/262²⁴, med de nødvendige tilpasninger, da dette direktiv allerede fastsætter et solidt kontrolsystem for alle mængder brændstof, der overgår til forbrug med henblik på betaling af punktafgifter. Slutbrugere af brændstoffer i disse sektorer bør ikke være underlagt forpligtelser i henhold til direktiv 2003/87/EF.
- (47) De regulerede enheder, der er omfattet af emissionshandelen i bygnings- og vejtransportsektoren, bør være underlagt de samme krav til drivhusgasemissionstilladelser som driftsleder af stationære anlæg. Det er nødvendigt at fastsætte regler for ansøgninger om tilladelser, betingelser for udstedelse af tilladelser, indhold og revision samt eventuelle ændringer vedrørende den regulerede enhed. For at det nye system kan iværksættes på en velordnet måde, bør medlemsstaterne sikre, at regulerede enheder, der er omfattet af den nye emissionshandel, har en gyldig tilladelse fra systemets start i 2025.

²⁴ Rådets direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punktafgifter (EFT L 58 27.2.2020, s. 4).

- (48) Den samlede mængde kvoter til den nye emissionshandel bør følge et lineært forløb for at nå emissionsreduktionsmålet for 2030, idet der tages hensyn til bygnings- og vejtransports omkostningseffektive bidrag på 43 % emissionsreduktioner frem til 2030 i forhold til 2005. Den samlede kvotemængde bør fastsættes første gang i [...] 2027 for at følge et forløb begyndende i 2024 fra værdien af emissionsgrænserne for 2024 (1 109 304 000 CO₂t), beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842²⁵ på grundlag af referenceemissionerne for disse sektorer for perioden 2016-2018. Den lineære reduktionsfaktor bør derfor fastsættes til 5,15 %. Fra 2028 bør den samlede kvotemængde fastsættes på grundlag af de gennemsnitlige rapporterede emissioner for årene 2024, 2025 og 2026 og bør falde med den samme absolutte årlige reduktion som fastsat fra 2024, hvilket svarer til en lineær reduktionsfaktor på 5,43 % sammenlignet med den sammenlignelige 2025-værdi af ovennævnte forløb. Hvis disse emissioner er betydeligt højere end denne forløbskurve, og hvis denne afvigelse ikke skyldes små forskelle i emissionsmålingsmetoderne, bør den lineære reduktionsfaktor justeres for at nå den krævede emissionsreduktion i 2030.
- (49) Auktionering af kvoter er den enkleste og økonomisk mest effektive metode til tildeling af emissionskvoter, hvilket også forhindrer uventede fortjenester. Både bygnings- og vejtransportsektoren er under relativt lille eller ikkeeksisterende konkurrencepres fra lande uden for Unionen og er ikke udsat for en risiko for kulstoflækage. Kvoter til bygninger og vejtransport bør derfor kun tildeles via auktionering uden nogen gratistildeling.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på at opfylde forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).

- (50) For at sikre en gnidningsløs start på emissionshandel i bygnings- og vejtransportsektoren og under hensyntagen til de regulerede enheders behov for at sikre eller på forhånd købe kvoter for at mindske deres pris- og likviditetsrisiko bør en større mængde kvoter auktioneres tidligt. I [...] 2027 bør auktionsmængderne derfor være 30 % højere end den samlede kvotemængde for [...] 2027. Dette beløb vil være tilstrækkeligt til at skabe likviditet, både hvis emissionerne falder i overensstemmelse med reduktionsbehovene, og hvis emissionsreduktionerne kun gennemføres gradvist. De nærmere regler for denne forhåndsdistribution af auktionsmængden fastsættes i en delegeret retsakt vedrørende auktionering, der vedtages i henhold til artikel 10, stk. 4, i direktiv 2003/87/EF.
- (51) Fordelingsreglerne for auktioneringsandele er yderst relevante for alle auktionsindtægter, der tilfalder medlemsstaterne, navnlig i betragtning af behovet for at styrke medlemsstaternes evne til at håndtere de sociale virkninger af et CO₂-prissignal i bygnings- og vejtransportsektoren. Selv om de to sektorer har meget forskellige karakteristika, er det hensigtsmæssigt at fastsætte en fælles distributionsregel svarende til den, der gælder for stationære anlæg. Størstedelen af kvoterne bør fordeles mellem alle medlemsstater på grundlag af den gennemsnitlige fordeling af emissionerne i de sektorer, der er omfattet i perioden 2016-2018.

(52) Indførelsen af CO₂-prisen inden for vejtransport og bygninger bør ledsages af en effektiv social kompensation, navnlig i betragtning af de allerede eksisterende niveauer for energifattigdom. Omkring 34 millioner europæere rapporterede, at de ikke var i stand til at holde deres hjem tilstrækkeligt varme i 2018, og 6,9 % af EU's befolkning har sagt, at de ikke har råd til at opvarme deres hjem tilstrækkeligt i en EU-dækkende undersøgelse fra 2019²⁶. For at opnå en effektiv social og fordelingsmæssig kompensation bør medlemsstaterne [...] anvende auktionsindtægterne til de klima- og energirelaterede formål, der allerede er angivet for den eksisterende emissionshandel, herunder omkostninger ved forvaltning af emissionshandel i henhold til direktiv 2003/87, men også til foranstaltninger, der specifikt er tilføjet for at løse relaterede problemer for de nye sektorer inden for vejtransport og bygninger, herunder relaterede politiske foranstaltninger i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU²⁷. I de få tilfælde, hvor dobbelttælling af emissioner i det eksisterende emissionshandelssystem og det nye system for vejtransport- og byggesektoren ikke kan udelukkes, bør medlemsstaterne anvende sådanne indtægter til at kompensere for den uundgåelige dobbelttælling i overensstemmelse med EU-retten, og Kommissionen bør derfor tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at sikre ensartede betingelser. Auktionsindtægter bør også anvendes til at håndtere de sociale aspekter af emissionshandelen for de nye sektorer med særlig vægt på sårbare husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere. I denne ånd vil en ny social klimafond yde målrettet finansiering til medlemsstaterne for at støtte de europæiske borgere, der er mest berørt af eller er i fare for at blive ramt af energi- eller mobilitetsfattigdom. Denne fond vil fremme retfærdighed og solidaritet mellem og inden for medlemsstaterne og samtidig mindske risikoen for energi- og mobilitetsfattigdom i overgangsperioden. Den vil bygge videre på og supplere de eksisterende solidaritetsmekanismer. [...] **Indtægter fra Kommissionens auktionering af kvoter vedrørende bygnings- og vejtransportsektoren på op til 59 000 000 000 EUR bør midlertidigt anvendes til finansiering af Den Sociale Klimafond i form af eksterne formålsbestemte indtægter i afventning af drøftelserne og forhandlingerne om Kommissionens forslag af XX. december 2021 om fastlæggelse af nye egne indtægter baseret på ETS i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF.**

²⁶ Data fra 2018. (Eurostat, SILC [ilc_mdes01]).

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1).

Hvis der vedtages en afgørelse i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF om fastlæggelse af disse nye egne indtægter, er det nødvendigt at fastsætte, at de samme indtægter ophører med at være eksternt formålsbestemte, når en sådan afgørelse træder i kraft. Dette berører ikke resultatet af forhandlingerne om den flerårige finansielle ramme for perioden efter 2027.

- (53) Rapportering om brugen af auktionsindtægter bør bringes i overensstemmelse med den nuværende rapportering, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999²⁸.
- (54) [...]
- (55) Regulerede enheder, der er omfattet af handel med emissioner fra bygninger og vejtransport, bør returnere kvoter for deres verificerede emissioner svarende til de mængder brændstof, de har frigivet til forbrug. De bør første gang returnere kvoter for deres verificerede emissioner i [...] 2027. For at minimere den administrative byrde bør en række regler, der finder anvendelse på det eksisterende emissionshandelssystem for stationære anlæg og luftfart, finde anvendelse på emissionshandel for bygninger og vejtransport med de nødvendige tilpasninger. Dette omfatter navnlig regler om overdragelse, returnering og annullering af kvoter samt regler om kvoters gyldighed, sanktioner, kompetente myndigheder og medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser.

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

- (55a) Nogle medlemsstater har allerede nationale CO₂-afgifter, der finder anvendelse på vejtransport- og bygningssektoren. Derfor bør der indføres en midlertidig undtagelse indtil udgangen af 2030. For at sikre målene i direktiv 2003/87/EF og sammenhængen i det nye emissionshandelssystem bør muligheden for at anvende denne undtagelse kun være mulig, hvis den nationale afgiftssats er højere end den gennemsnitlige auktionspris for det pågældende år, og bør kun finde anvendelse på returneringsforpligtelsen for de regulerede enheder, der betaler en sådan afgift. For at sikre systemets stabilitet og gennemsigthed bør Kommissionen underrettes om den nationale afgift, herunder de relevante afgiftssatser, ved udgangen af dette direktivs gennemførelsesperiode. Undtagelsen bør ikke berøre de eksternt formålsbestemte indtægter til Den Sociale Klimafond eller, hvis det er fastsat i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF, en egen indtægt baseret på auktionsindtægterne fra ETS i vejtransport- og bygningssektoren.
- (56) Hvis handel med emissioner i bygnings- og vejtransportsektoren skal være effektiv, bør det være muligt at overvåge emissionerne med høj sikkerhed og til rimelige omkostninger. Emissioner bør tildeles regulerede enheder på grundlag af de mængder brændstof, der overgår til forbrug, og kombineres med en emissionsfaktor. Regulerede enheder bør på pålidelig og præcis vis kunne identificere og differentiere de sektorer, hvor brændstofferne overgår til forbrug, samt de endelige brugere af brændstofferne for at undgå uønskede virkninger, såsom dobbelt byrde. For at råde over tilstrækkelige data til at fastslå det samlede antal kvoter for perioden 2028-2030 bør de regulerede enheder, der er indehavere af en tilladelse ved systemets start i 2025, indberette deres tilknyttede historiske emissioner for 2024.

(57) Det er hensigtsmæssigt at indføre foranstaltninger for at imødegå den potentielle risiko for overdrevne prisstigninger, som, hvis de er særligt høje ved begyndelsen af handelen med emissioner fra bygninger og vejtransport, kan underminere husholdningernes og enkeltpersoners parathed til at investere i at reducere deres drivhusgasemissioner. Disse foranstaltninger bør supplere sikkerhedsforanstaltningerne i den markedsstabilitetsreserve, der blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814²⁹, og som blev taget i brug i 2019. Selv om markedet fortsat vil fastsætte CO₂-prisen, vil beskyttelsesforanstaltningerne blive udløst af regelbaseret automatik, hvorved kvoter kun frigives fra markedsstabilitetsreserven, hvis de konkrete udløsende betingelser baseret på stigningen i den gennemsnitlige kvotepris opfyldes. Denne supplerende mekanisme bør også være yderst reaktiv med henblik på at imødegå overdreven volatilitet som følge af andre faktorer end ændrede grundlæggende markedsforhold. Foranstaltningerne bør tilpasses til forskellige niveauer af for store prisstigninger, hvilket vil resultere i forskellige grader af intervention. Udløsningsbetingelserne bør overvåges nøje af Kommissionen, og foranstaltningerne bør vedtages af Kommissionen så hurtigt som muligt, når betingelserne er opfyldt. Dette berører ikke eventuelle ledsageforanstaltninger, som medlemsstaterne måtte vedtage for at imødegå negative sociale virkninger.

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 af 6. oktober 2015 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og om ændring af direktiv 2003/87/EF (EUT L 264 af 9.10.2015, s. 1).

- (58) Anvendelsen af emissionshandel i bygnings- og vejtransportsektoren bør overvåges af Kommissionen, herunder graden af priskonvergens med det eksisterende emissionshandelssystem, og om nødvendigt bør Europa-Parlamentet og Rådet forelægges en revision med henblik på at forbedre effektiviteten, forvaltningen og den praktiske anvendelse af emissionshandelen i disse sektorer på grundlag af den erhvervede viden samt øget priskonvergens. Kommissionen bør forpligtes til at forelægge den første rapport om disse spørgsmål senest den 1. januar 2028.
- (59) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af artikel 3gd, stk. 3, artikel 12, stk. 3b, og artikel 14, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. For at sikre synergier med det eksisterende regelsæt bør tildelingen af gennemførelsesbeføjelser i artikel 14 og 15 i nævnte direktiv udvides til også at omfatte vejtransportsektoren og byggesektoren. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011³⁰.

³⁰ Forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (60) For at vedtage almengyldige ikkelovgivningsmæssige retsakter, der supplerer eller ændrer visse ikkevæsentlige bestemmelser i en lovgivningsmæssig retsakt, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår artikel 10, stk. 4, og artikel 10a, stk. 8, i nævnte direktiv. For at sikre synergier med de eksisterende lovgivningsmæssige rammer bør delegationen i artikel 10, stk. 4, og artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF udvides til også at omfatte vejtransportsektoren og byggesektoren. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter. I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter³¹ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiveren, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- (61) Et velfungerende, reformeret EU ETS, der omfatter et instrument til at stabilisere markedet, er et vigtigt middel for Unionen til at nå sit aftalte mål for 2030 og forpligtelserne i henhold til Parisaftalen. Markedsstabilitetsreserven søger at rette op på ubalancen mellem udbud og efterspørgsel af kvoter på markedet. I henhold til artikel 3 i afgørelse (EU) 2015/1814 skal reserven tages op til revision tre år efter, at den er operationel, idet der lægges særlig vægt på procentsatsen for fastsættelse af antallet af kvoter, der skal overføres til markedsstabilitetsreserven, tærsklen for det samlede antal kvoter i omsætning (TNAC), som fastsætter kvotetilførslen, og antallet af kvoter, der skal frigives fra reserven.

³¹ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

- (62) I betragtning af behovet for at sende et stærkere investeringssignal for at reducere emissionerne på en omkostningseffektiv måde og med henblik på at styrke EU ETS bør afgørelse (EU) 2015/1814 ændres med henblik på at øge procentsatsen for fastsættelse af det antal kvoter, der hvert år skal overføres til markedsstabilitetsreserven. Desuden bør tilførslen for lavere niveauer i TNAC være lig med forskellen mellem TNAC og den tærskel, der bestemmer tilførslen af kvoter. Dette vil forhindre den betydelige usikkerhed i de auktionsmængder, der resulterer, når TNAC ligger tæt på grænseværdien, og samtidig sikre, at overskuddet når den båndbredde, inden for hvilken kvotemarkedet anses for at fungere på en afbalanceret måde.
- (63) For at sikre, at niveauet af kvoter, der forbliver i markedsstabilitetsreserven, er forudsigelig, bør ugyldiggørelsen af kvoter i reserven desuden ikke længere afhænge af auktionsmængderne i det foregående år. Antallet af kvoter i reserven bør derfor fastsættes til 400 mio. kvoter, hvilket svarer til den nedre tærskel for værdien af TNAC.
- (64) Analysen af den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til dette direktiv, har også vist, at nettoefterspørgslen fra luftfarten bør indgå i det samlede antal kvoter i omsætning. Da luftfartskvoter kan anvendes på samme måde som almindelige kvoter, vil en medtagelse af luftfartskvoter i reserven desuden gøre den mere præcis og dermed et bedre redskab til at sikre markedets stabilitet. Beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning bør omfatte luftfartsemissioner og kvoter udstedt for luftfart fra året efter dette direktivs ikrafttræden.
- (65) For at præcisere beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning (TNAC) bør det i afgørelse (EU) 2015/1814 præciseres, at kun kvoter, der udstedes og ikke optages i markedsstabilitetsreserven, medregnes i kvoteudbuddet. Desuden bør formlen ikke længere trække antallet af kvoter i markedsstabilitetsreserven fra udbuddet af kvoter. Denne ændring vil ikke have nogen væsentlig indvirkning på resultatet af beregningen af TNAC, herunder på de tidligere beregninger af TNAC, eller på reserven.

- (66) For at mindske risikoen for ubalancer mellem udbud og efterspørgsel i forbindelse med starten på emissionshandel for bygnings- og vejtransportsektoren og for at gøre den mere modstandsdygtig over for markedschok, bør markedsstabilitetsreservens regelbaserede mekanisme anvendes på disse nye sektorer. For at reserven kan være operationel fra systemets start, bør den oprettes med en indledende tildeling på 600 mio. kvoter til emissionshandel i vejtransport- og byggesektoren. De indledende nedre og øvre tærskler, som udløser frigivelse eller udnyttelse af kvoter fra reserven, bør være underlagt en generel revisionsklausul. Andre elementer såsom offentliggørelse af det samlede antal kvoter i omsætning eller den mængde kvoter, der frigives eller overføres til reserven, bør følge reglerne for reserven for andre sektorer.
- (67) Det er nødvendigt at ændre forordning (EU) 2015/757 for at tage hensyn til inddragelsen af søtransportsektoren i EU ETS. Forordning (EU) 2015/757 bør ændres for at forpligte rederier til at indberette aggregerede emissionsdata på rederiniveau og til at forelægge deres verificerede overvågningsplaner og aggregerede emissionsdata på rederiniveau til godkendelse for den ansvarlige administrerende myndighed. For at sikre sammenhæng i forvaltningen og håndtøvelsen bør den enhed, der er ansvarlig for at overholde denne forordning, være den samme som den enhed, der er ansvarlig for at overholde direktiv 2003/87/EF. Desuden bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre metoderne til overvågning af [...] emissioner og reglerne om overvågning samt alle andre relevante oplysninger i forordning (EU) 2015/757 for at sikre, at EU ETS fungerer effektivt på administrativt plan, og supplere forordning (EU) 2015/757 med reglerne for de administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner og ændringer heraf med reglerne for overvågning, rapportering og forelæggelse af aggregerede emissionsdata på rederiniveau og med reglerne for verifikation af aggregerede emissionsdata på rederiniveau og for udstedelse af en verifikationsrapport vedrørende de aggregerede emissionsdata på rederiniveau. De data, der overvåges, rapporteres og verificeres i henhold til forordning (EU) 2015/757, kan også anvendes med henblik på overholdelse af anden EU-lovgivning, der kræver overvågning, rapportering og verifikation af samme skibsoplysninger.

(67a) Målene for dette direktiv om at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk effektiv måde, der svarer til dette mål for reduktion af nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien for 2030 ved hjælp af en udvidet og ændret markedsbaseret mekanisme i hele Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål³².

(68) Direktiv 2003/87/EF, afgørelse (EU) 2015/1814 og forordning (EU) 2015/757 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 1 og 2, affattes således:

"1. Dette direktiv finder anvendelse på de aktiviteter, der er anført i bilag I og III, og på de drivhusgasser, der er anført i bilag II. Hvis et anlæg, der er omfattet af EU ETS som følge af driften af forbrændingsenheder med en samlet nominel indfyret termisk effekt på mere end 20 MW, ændrer sine produktionsprocesser for at reducere sine drivhusgasemissioner og ikke længere opfylder denne tærskel, giver medlemsstaten driftslederen mulighed for [...]at forblive omfattet af EU ETS indtil udløbet af den relevante femårsperiode, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1, andet afsnit, efter ændringen af produktionsprocessen. Den pågældende medlemsstat giver Kommissionen meddelelse om ændringer i forhold til den liste, der er fremsendt til Kommissionen i henhold til artikel 11, stk. 1.

³² Standardbetragtning om subsidiaritet og proportionalitet.

2. Anvendelsen af dette direktiv berører ikke eventuelle krav i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU(*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17)."

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

"b) "emissioner": udledning af drivhusgasser fra kilder i et anlæg eller udledning fra et luftfartøj, der udfører en af luftfartsaktiviteterne i bilag I, eller fra skibe, der udfører en søtransportaktivitet som anført i bilag I, af de for denne aktivitet anførte gasser, eller udledning af drivhusgasser svarende til den aktivitet, der er omhandlet i bilag III"

b) Litra d) affattes således:

"d) "drivhusgasemissionstilladelse": en tilladelse udstedt i overensstemmelse med artikel 5, 6 og 30b"

c) litra u) udgår

d) følgende indsættes som litra v)-z):

"v) "rederi": den reder eller enhver anden organisation eller person såsom forvalteren eller bareboat-charteren, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som ved varetagelsen af dette ansvar har accepteret at overtage alle de pligter og ansvarsområder, der er fastsat i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, der er fastsat i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006(*)

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 (EUT L 64 af 4.3.2006, s. 1).

w) "administrativ myndighed for så vidt angår et rederi": den myndighed, der er ansvarlig for forvaltningen af EU's emissionshandelssystem for så vidt angår et rederi i henhold til artikel 3gd

wa) "anløbshavn": en havn, hvor et skib tager ophold for at laste eller losse fragt eller for at ud- eller indskibe passagerer, idet dog ophold udelukkende med henblik på at påfylde brændstof på, proviantere, skifte besætning, sejle i tørdok eller foretage reparationer på skibet og/eller dets udstyr, ophold i havn, fordi skibet har behov for hjælp eller er i nød, skibsoverførsler uden for havnen, ophold udelukkende for at søge ly i forbindelse med ugunstige vejrforhold eller af nødvendighed på grund af eftersøgnings- og redningsaktiviteter, og containerskibes ophold i en nærliggende containeromladningshavn, der er anført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 3g, stk. 1, er udelukket.

wb) "krydstogtskib": et passagerskib, der ikke har et lastdæk, og som udelukkende er beregnet til erhvervsmæssig transport af passagerer med indkvartering på en sørejse

x) "reguleret enhed" med henblik på kapitel IVa: enhver fysisk eller juridisk person, bortset fra enhver endelig forbruger af brændstofferne, som udøver den aktivitet, der er omhandlet i bilag III, og som falder ind under en af følgende kategorier:

- i) hvis brændstoffet passerer gennem et afgiftsoplag som defineret i artikel 3, stk. 11, i Rådets direktiv (EU) 2020/262(*), den godkendte oplaghaver som defineret i artikel 3, stk. 1, i nævnte direktiv, som skal betale den punktafgift, der er forfaldet i henhold til artikel 7 i nævnte direktiv

- ii) hvis litra i) ikke finder anvendelse, enhver anden person, der hæfter for betalingen af den punktafgift, der er forfaldet i henhold til artikel 7 i direktiv 2020/262/EU, for de brændstoffer, der er omfattet af dette kapitel
- iii) hvis litra i) og ii) ikke finder anvendelse, enhver anden person, der skal registreres af de relevante kompetente myndigheder i medlemsstaten med henblik på at hæfte for betalingen af punktafgiften, herunder enhver person, der er fritaget for betaling af punktafgiften, jf. artikel 21, stk. 5, fjerde afsnit, i Rådets direktiv 2003/96/EF(**)
- iv) hvis litra i), ii) og iii) ikke finder anvendelse, eller hvis flere personer hæfter solidarisk for betalingen af den samme punktafgift, enhver anden person, der er udpeget af en medlemsstat.

(*) Rådets direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punktafgifter (EFT L 058 27.2.2020, s. 4).

(**) Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 31.10.2003, s. 51).

y) "brændsel" med henblik på kapitel IVa: ethvert brændstof, der er anført i tabel A og C i bilag I til direktiv 2003/96/EF, samt ethvert andet produkt, der udbydes til salg som motorbrændstof eller brændsel til opvarmning, jf. artikel 2, stk. 3, i nævnte direktiv

z) "overgang til forbrug" med henblik på kapitel IVa: samme betydning som i artikel 6, stk. 3, i direktiv (EU) 2020/262."

3) Overskriften på kapitel II affattes således:

"LUFTFART OG SØTRANSPORT"

- 4) Artikel 3a affattes således:

"Artikel 3a

Anvendelsesområde

Artikel 3b-3f finder anvendelse på tildeling og udstedelse af kvoter for de luftfartsaktiviteter, der er anført i bilag I. Artikel 3g-3ge finder anvendelse på de søtransportaktiviteter, der er anført i bilag I."

- 5) Artikel 3f og 3g affattes således:

"Artikel 3f

Overvågnings- og rapporteringsplaner

Den administrerende medlemsstat sikrer, at hver luftfartøjsoperatør indsender en overvågningsplan til den kompetente myndighed i denne medlemsstat, hvori der redegøres for foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner og tonkilometerdata med henblik på en ansøgning i henhold til artikel 3e, samt at sådanne planer godkendes af den kompetente myndighed efter de i artikel 14 nævnte retsakter.

Anvendelsesområde for søtransportaktiviteter

1. Tildelingen af kvoter og anvendelsen af krav om returnering af kvoter i forbindelse med søtransport finder anvendelse for halvtreds procent (50 %) af emissionerne fra skibe, der sejler fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og ankommer til en anløbshavn uden for en medlemsstats jurisdiktion, halvtreds procent (50 %) af emissionerne fra skibe, der sejler fra en anløbshavn uden for en medlemsstats jurisdiktion og ankommer til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion, hundrede procent (100 %) af emissionerne fra skibe, der sejler fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og ankommer til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion, og hundrede procent (100 %) af emissionerne fra skibe, der ligger ved kaj i en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion.

Kommissionen opstiller senest den 31. december 2023 ved hjælp af gennemførelsesretsakter en liste over nærliggende containeromladningshavne og ajourfører denne liste inden den 31. december hvert andet år derefter.

Disse gennemførelsesretsakter skal indeholde en liste over nærliggende containeromladningshavne uden for Unionen, men mindre end 300 sømil fra Unionens område, hvor andelen af omladning af containere, målt i tyvefodscontainere, overstiger 65 % af den samlede containertrafik i den pågældende havn i den seneste tolv månedersperiode, for hvilken relevante data foreligger. Med henblik på dette stykke anses containere for at være omladet, når de losses fra et skib i en havn alene med det formål at laste dem på et andet skib. Listen må ikke omfatte havne i et tredjeland, som effektivt anvender foranstaltninger, der svarer til dette direktiv.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22a, stk. 2.

2. Artikel 9, 9a og 10 finder anvendelse på søtransportaktiviteter på samme måde, som de finder anvendelse på andre aktiviteter, der er omfattet af EU ETS med følgende undtagelse for så vidt angår anvendelsen af artikel 10.

Indtil den 31. december 2030 tildeles en andel af kvoterne til medlemsstater med en andel af rederier svarende til det, der ville have været under deres ansvar i henhold til artikel 3gd i forhold til befolkningen i 2020 og baseret på tilgængelige data for perioden 2018-2020, over 15 rederier pr. million indbyggere. Kvotemængden skal svare til 3,5 % af den yderligere kvotemængde [...] som følge af forhøjelsen af loftet for søtransport, jf. artikel 9, tredje afsnit, i det pågældende år. For årene 2024-2027 multipliceres mængden af kvoter desuden med de procentsatser, der gælder for det pågældende år i henhold til artikel 3ga, litra a)-d). Indtægterne fra auktioneringen af denne kvoteandel bør anvendes til de formål, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, litra g), for så vidt angår søfartssektoren, og litra f) og i). 50 % af kvotemængden fordeles mellem de relevante medlemsstater i forhold til andelen af rederier under deres ansvar, og resten fordeles ligeligt mellem dem.

- 6) Følgende indsættes som artikel 3ga-3ge:

"Artikel 3ga

Indfasning af krav til søtransport

Rederierne skal returnere kvoter efter følgende tidsplan:

- a) 20 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for [...] [det første hele år efter fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv]

- b) 45 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for [...] [det andet hele år efter fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv]
- c) 70 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for [...] [det tredje hele år efter fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv]
- d) 100 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for [...] [det fjerde hele år efter fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv] og hvert år derefter.

I det omfang der returneres færre kvoter i forhold til de verificerede emissioner fra søtransport for årene [...] [de første tre år efter fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv], annulleres en tilsvarende mængde kvoter i stedet for at blive auktioneret i henhold til artikel 10, når forskellen mellem verificerede emissioner og returnerede kvoter er blevet fastlagt for hvert år.

Artikel 3gaa

Bestemmelser om overførsel af ETS-omkostninger fra rederiet til en anden enhed

Medlemsstaterne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at rederiet, når det endelige ansvar for køb af brændstof og/eller skibets drift overtages [...] af en anden enhed end rederiet, har ret til godtgørelse fra den pågældende enhed for omkostningerne i forbindelse med returnering af kvoter. I denne artikel forstås ved skibets drift beslutninger om fragten, [...] skibets rute og hastighed. [...] Rederiet er fortsat den ansvarlige enhed for returnering af kvoter som krævet i henhold til dette direktivs artikel 3ga og 12 og for generel overholdelse af de bestemmelser i national lovgivning, hvorved dette direktiv gennemføres. Medlemsstaterne sikrer, at rederier, som de har ansvaret for, opfylder deres forpligtelser til at returnere kvoter, uanset deres ret til at få godtgjort omkostningerne i forbindelse med returneringen af de kommercielle operatører.

Artikel 3gb

Overvågning og rapportering af emissioner fra søtransport

Med hensyn til emissioner fra søtransportaktiviteter, der er anført i bilag I, sikrer den administrerende myndighed for så vidt angår et rederi, at et rederi under dens ansvar overvåger og indberetter de relevante parametre i en rapporteringsperiode og indsender aggregerede emissionsdata på rederiniveau til den administrerende myndighed i overensstemmelse med kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 (*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

Artikel 3gc

Verifikation og akkreditering af emissioner fra søtransport

Den administrerende myndighed for så vidt angår et rederi sikrer, at indberetningen af aggregerede emissionsdata på rederiniveau indgivet af et rederi i henhold til artikel 3gb verificeres i overensstemmelse med reglerne for verifikation og akkreditering i kapitel III i forordning (EU) 2015/757 (*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

Artikel 3gd

Administrerende myndighed for et rederi

1. Den administrerende myndighed for et rederi er:
 - a) hvis der er tale om et rederi, der er registreret i en medlemsstat, den medlemsstat, hvor rederiet er registreret
 - b) hvis der er tale om et rederi, der ikke er registreret i en medlemsstat, den medlemsstat, der har det største anslåede antal havneanløb fra sejlads udført af det pågældende rederi inden for de seneste [...] fire overvågningsår, og som falder inden for det anvendelsesområde, der er fastsat i artikel 3g
 - c) Hvis der er tale om et rederi, der ikke er registreret i en medlemsstat, og som ikke har gennemført sejlads, der er omfattet af artikel 3g, i de [...] fire foregående overvågningsår, er den administrerende myndighed den medlemsstat, [...] hvor et af rederiets skibe er ankommet eller har påbegyndt sin første sejlads, som er omfattet af artikel 3g.

[...]

2. Kommissionen skal ud fra de bedste tilgængelige oplysninger ved hjælp af gennemførelsesretsakter:
 - a) inden den 1. februar [...] [2024/året efter fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv] offentliggøre en liste over rederier, der udførte en søfartsaktivitet, der er opført i bilag I, og som faldt ind under det anvendelsesområde, der er defineret i artikel 3g, den 1. januar [...] [2024/året efter fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv] eller med virkning fra samme dato, med angivelse af den administrerende myndighed for hvert rederi i overensstemmelse med stk. 1 og

- b) [...] inden den 1. februar hvert andet år derefter opstille en ajourført liste for at henføre rederier, der er registreret i en medlemsstat, til en anden administrerende myndighed, hvis de har ændret registreringsmedlemsstat inden for Union i overensstemmelse med denne artikels stk. 1, litra a), [...] eller for at medtage rederier, som efterfølgende har udført en søfartsaktivitet, der er opført i bilag I, og som faldt ind under det anvendelsesområde, der er defineret i artikel 3g, i overensstemmelse med denne artikels stk. 1, litra c), og
- c) inden den 1. februar hvert fjerde år derefter opstille en ajourført liste for at henføre rederier, der ikke er registreret i en medlemsstat, til en anden administrerende myndighed i overensstemmelse med denne artikels stk. 1, litra b).
- 2a. Den administrerende myndighed, der ifølge den liste, der er udarbejdet i henhold til stk. 2, er ansvarlig for et rederi, bevarer dette ansvar uanset senere ændringer i rederiets aktiviteter eller registrering, indtil de pågældende ændringer fremgår af en ajourført liste.
3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at fastsætte detaljerede regler for de administrerende myndigheders administration af rederier i henhold til dette direktiv. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22a, stk. 2."

Rapportering og revision

1. [...] I tilfælde af at Den Internationale Søfartsorganisations vedtager en global markedsbaseret foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, reviderer Kommissionen dette direktiv for at tage hensyn til en sådan udvikling. [...]
Med henblik herpå forelægger Kommissionen uden ophold og under alle omstændigheder inden den anden globale statusopgørelse i 2028 [...] og senest den 30. september 2028 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet [...]. Kommissionen undersøger i denne rapport den pågældende foranstaltning for så vidt angår dens ambition i lyset af målene i Parisaftalen og dens samlede miljømæssige integritet. Den undersøger også alle spørgsmål vedrørende dette direktivs mulige sameksistens med eller tilpasning til den pågældende foranstaltning. Rapporten ledsages om nødvendigt [...] af et lovgivningsforslag til [...] ændring af dette direktiv [...], som er i overensstemmelse med Unionens forpligtelser med hensyn til drivhusgasemissioner for hele økonomien, og med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimaindsats, idet der sikres passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation under hensyntagen til, at der er behov for sammenhæng mellem EU ETS og den globale markedsbaserede foranstaltning og, at enhver deraf følgende væsentlig dobbelt byrde undgås.
2. Kommissionen overvåger gennemførelsen af dette kapitel med hensyn til søtransport, navnlig for at afsløre undvigende adfærd med henblik på at forhindre den på et tidligt tidspunkt, og aflægger rapport om eventuelle tendenser for så vidt angår rederier, der søger at undgå at være bundet af kravene i dette direktiv. Hvis det er relevant, foreslår Kommissionen foranstaltninger til [...] at imødegå disse tendenser."
- 2a. Senest den 30. september 2028 vurderer Kommissionen, om det er hensigtsmæssigt at forlænge anvendelsen af artikel 3g, stk. 2, andet afsnit, ud over den 31. december 2030, og forelægger i givet fald et lovgivningsforslag herom.**

3. Senest den 31. december 2026 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den undersøger gennemførligheden og omkostningseffektiviteten af, at der i dette direktiv medtages:

a) yderligere drivhusgasemissioner fra søtransport

b) emissioner fra skibe [...] med en bruttotonnage på under 5 000, men ikke under 400 bruttotonnage, navnlig på grundlag af den analyse, der ledsager revisionen af forordning (EU) 2015/757, som skal foreligge inden udgangen af 2024.

Rapporten skal også overveje de indbyrdes forbindelser mellem dette direktiv og forordning (EU) 2015/757 og trække på erfaringerne fra anvendelsen heraf. I den rapport undersøger Kommissionen også, hvordan direktivet bedst kan fremme udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport igennem hele levetiden. Om nødvendigt ledsages rapporten af forslag til retsakter.

7) Artikel 3h affattes således:

"Artikel 3h

Anvendelsesområde

Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på drivhusgasemissionstilladelser og tildeling og udstedelse af kvoter for aktiviteter, der er opført i bilag I, bortset fra luftfarts- og søtransportaktiviteter."

8) Artikel 6, stk. 2, litra e), affattes således:

"e) en forpligtelse til at returnere kvoter svarende til anlæggets samlede emissioner i hvert kalenderår, som verificeret i overensstemmelse med artikel 15, senest fire måneder efter udgangen af det pågældende år."

9) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) ordene "Europa-Parlamentets og Rådets (1)" og fodnote (1) udgår

b) følgende stykke tilføjes:

"Kommissionen vurderer effektiviteten af synergier med direktiv 2010/75/EU. Miljø- og klimarelevante tilladelser bør koordineres for at sikre en effektiv og hurtigere gennemførelse af de foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde EU's klima- og energimål. Kommissionen kan forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet i forbindelse med en eventuel fremtidig revision af dette direktiv."

10) I artikel 9 tilføjes følgende stykke:

I [året efter denne ændrings ikrafttræden] nedsættes den samlede EU-kvotemængde med [-mio. kvoter (fastsættes afhængigt af ikrafttrædelsesåret)]. Samme år øges den samlede EU-kvotemængde med [79 -- mio. kvoter (79 mio. kvoter, hvis ikrafttræden i 2023/75 mio. kvoter, hvis ikrafttræden i 2024)] til søtransport. Fra [året efter denne ændrings ikrafttræden] er den lineære faktor 4,2 %. Kommissionen offentliggør den samlede EU-kvotemængde senest 3 måneder efter [datoen for ikrafttrædelsen af den ændring, der skal indsættes]. Den lineære faktor anvendes også på de kvoter, der svarer til de gennemsnitlige emissioner fra søtransportaktiviteterne, som indberettes i overensstemmelse med forordning (EU) 2015/757 for 2018 og 2019, og som er omhandlet i artikel 3g.

Kommissionen offentliggør den samlede EU-kvotemængde senest 3 måneder efter [datoen for ikrafttrædelsen af den ændring, der skal indsættes]."

11) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, tredje afsnit, affattes således:

"2 % af den samlede kvotemængde mellem 2021 og 2030 auktioneres for at oprette en fond til forbedring af energieffektiviteten og modernisering af energisystemerne i visse medlemsstater ("de støttemodtagende medlemsstater"), jf. artikel 10d ("moderniseringsfonden"). De medlemsstater, der modtager denne kvotemængde, er medlemsstater med et BNP pr. indbygger i markedspriser på under 60 % af EU-gennemsnittet i 2013. De midler, der svarer til denne kvotemængde, fordeles i overensstemmelse med bilag IIb, del A.

Derudover auktioneres 2,5 % af den samlede kvotemængde mellem [året efter direktivets ikrafttræden] og 2030 til moderniseringsfonden. De medlemsstater, der modtager denne kvotemængde, er medlemsstater med et BNP pr. indbygger i markedspriser på under [...] 75 % af EU-gennemsnittet i perioden 2016-2018. Midlerne svarende til denne kvotemængde fordeles i overensstemmelse med del B i bilag IIb."

b) Stk. 3, første og andet punktum, affattes således:

"3. Medlemsstaterne fastsætter anvendelsen af indtægterne fra auktioneringen af de i stk. 2 omhandlede kvoter, bortset fra de indtægter, der er fastlagt som egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF og opført på Unionens budget. Medlemsstaterne [...] bør anvende de pågældende indtægter [...] med undtagelse af de indtægter, der anvendes til kompensation for indirekte kulstofomkostninger, eller en til disse indtægter svarende økonomisk værdi, jf. artikel 10a, stk. 6, til en eller flere af følgende:"

c) Stk. 3, litra h), affattes således:

"h) til foranstaltninger, der har til formål at forbedre energieffektivitet, fjernvarmesystemer og isolering eller yde finansiel støtte med henblik på at håndtere sociale aspekter i lav- og mellemindkomsthusholdninger, herunder ved at reducere forvriddende skatter".

ca) Stk. 3, andet afsnit, affattes således:

"Medlemsstaterne anses for at have opfyldt bestemmelserne i dette stykke, hvis de har indført og gennemfører finanspolitiske eller finansielle støttepolitikker, herunder navnlig i udviklingslande, eller nationale reguleringspolitikker, der fungerer som løftestang for den finansielle støtte, der er fastsat med henblik på første afsnit, og som har en værdi svarende til de i første afsnit omhandlede indtægter. "

d) Stk. 4, første punktum, affattes således:

"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv vedrørende auktioners tidsmæssige og administrative forløb og de andre aspekter i forbindelse med auktioneringen, som er gjort nødvendige for overførsel af en del af indtægterne til Unionens budget som eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med artikel 30d, stk. 3a, eller egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF, for at sikre, at de gennemføres på en åben, gennemsigtig, harmoniseret og ikkediskriminerende måde."

12) Artikel 10a ændres således:

a) Stk. 1 ændres således:

i) efter andet afsnit tilføjes følgende [...] afsnit [...]:

[...] Der tildes ingen gratis kvoter til anlæg i sektorer eller delsektorer, i det omfang de er omfattet af andre foranstaltninger til håndtering af risikoen for kulstoflækage som fastsat i forordning (EU).../....[*henvisning til CBAM*](**). De i første afsnit omhandlede foranstaltninger tilpasses i overensstemmelse hermed.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1)."

(**) [*fuldstændig CBAM-reference*]

ii) i slutningen af tredje afsnit tilføjes følgende punktum:

"For at skabe yderligere incitamentter til at reducere drivhusgasemissionerne og forbedre energieffektiviteten revideres de fastlagte forudgående benchmarks på EU-plan inden perioden 2026-2030 med henblik på eventuelt at ændre definitionerne og systemgrænserne for eksisterende produktbenchmarks."

b) Følgende stk. 1a indsættes:

"1a. Der tildeles ingen gratis kvoter i forbindelse med produktion af produkter, der er opført i bilag I til forordning [CBAM] fra datoen for anvendelse af CO₂-grænsetilpasningsmekanismen.

Uanset det foregående afsnit skal produktionen af disse produkter i de første år af anvendelsen af forordning [CBAM] tildeles gratis i reducerede mængder. Der anvendes en faktor, der reducerer gratistildelingen for produktion af disse produkter (CBAM-faktor). CBAM-faktoren er lig med 100 % for perioden mellem ikrafttrædelsen af [CBAM-forordningen] og udgangen af 2025, og den reduceres med [...] 5 procentpoint hvert år fra 2026 til 2028, med 7,5 procentpoint hvert år fra 2029 til 2030, med 10 procentpoint hvert år fra 2031 til 2032, [...] med 15 procentpoint hvert år fra 2033 til 2034 og med 20 procentpoint i 2035 for at nå 0 % i det tiende år.

Reduktionen af gratistildelingen beregnes årligt som den gennemsnitlige andel af efterspørgslen efter gratistildelinger til produktion af produkter opført i bilag I til forordning [CBAM] sammenlignet med den beregnede samlede efterspørgsel efter gratistildeling for alle anlæg for den relevante periode, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1. CBAM-faktoren skal anvendes.

Kvoter, der følger af reduktionen af gratistildelinger, stilles til rådighed for at støtte innovation i overensstemmelse med artikel 10a, stk. 8."

c) Stk. 2 ændres således:

i) tredje afsnit, litra c), affattes således:

"c) For perioden fra 2026 til 2030 fastsættes benchmarkværdierne på samme måde som fastsat i litra a) og d) **under hensyntagen til litra e)** på grundlag af oplysninger indgivet i henhold til artikel 11 for årene 2021 og 2022 og på grundlag af anvendelsen af den årlige reduktionssats for hvert år mellem 2008 og 2028."

ii) i tredje afsnit tilføjes følgende som litra d) **og e)**:

"d) Hvis den årlige reduktionssats overstiger 2,5 % eller ligger under 0,2 %, er benchmarkværdierne for perioden fra 2026 til 2030 de benchmarkværdier, der gælder i perioden 2013-2020, reduceret med den relevante af disse to procentsatser for hvert år mellem 2008 og 2028.

e) I perioden 2026-2030 berøres den årlige reduktionssats for produktbenchmarket for varmt metal ikke af ændringen af de benchmarkdefinitioner og systemgrænser, der finder anvendelse i henhold til artikel 10a, stk. 1, femte afsnit."

iii) fjerde afsnit affattes således:

"Uanset benchmarkværdierne for aromater og syntesegas justeres disse benchmarkværdier med samme procentsats som raffinaderibenchmarkene for at bevare lige konkurrencevilkår for producenterne af disse produkter."

d) Stk. 3 og 4 udgår.

e) Stk. 6, første afsnit, affattes således:

"Medlemsstaterne bør vedtage finansielle foranstaltninger i overensstemmelse med andet og fjerde afsnit til fordel for sektorer eller delsektorer, der er udsat for en reel risiko for kulstoflækage på grund af betydelige indirekte omkostninger, som faktisk skyldes drivhusgasemissionsomkostninger, der videregives i elpriserne, forudsat at sådanne finansielle foranstaltninger er i overensstemmelse med statsstøttere reglerne og navnlig ikke skaber unødigt konkurrenceforvridning på det indre marked. De vedtagne finansielle foranstaltninger bør ikke kompensere indirekte omkostninger, der dækkes af gratis tildeling i overensstemmelse med de benchmarks, der er fastsat i henhold til stk. 1. Hvis en medlemsstat anvender et beløb, der er højere end 25 % af de i artikel 10, stk. 3, omhandlede auktionsindtægter i det år, hvor de indirekte omkostninger blev afholdt, angiver den årsagerne til overskridelsen af dette beløb."

f) Stk. 7, andet afsnit, affattes således:

"Fra 2021 lægges kvoter, der i henhold til stk. 19, 20 og 22 ikke tildeles anlæg, til den kvotemængde, der er sat til side i overensstemmelse med første afsnit, første punktum, i dette stykke."

g) Stk. 8 affattes således:

"8. 325 mio. kvoter fra den mængde, der ellers kunne tildeles gratis i henhold til denne artikel, og 75 mio. kvoter fra den mængde, der ellers kunne auktioneres i henhold til artikel 10, samt de kvoter, der følger af reduktionen af gratistildelinger som omhandlet i artikel 10a, stk. 1a, stilles til rådighed for en fond med det formål at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier og -processer og bidrage til nulforureningsmål ("innovationsfonden"). Kvoter, der ikke udstedes til luftfartøjsoperatører på grund af lukningen af luftfartøjsoperatører, og som ikke er nødvendige for at dække manglende returneringer fra disse operatørers side, skal også anvendes til innovationsstøtte som omhandlet i første afsnit.

Derudover skal 50 mio. ikketildelte kvoter fra markedsstabilitetsreserven supplere eventuelle resterende indtægter fra de 300 mio. kvoter for perioden fra 2013 til 2020 i henhold til Kommissionens afgørelse 2010/670/EU(*) og anvendes rettidigt til innovationsstøtte, jf. første afsnit³³. [...]

³³ I den generelle indstilling til forslaget om FuelEU Maritime besluttede Rådet at lade bestemmelsen om, at indtægter fra sanktioner i henhold til nævnte forordning skal være eksterne formålsbestemte indtægter, udgå.

Innovationsfonden skal dække de sektorer, der er opført i bilag I og bilag III, herunder miljømæssigt forsvarlig CO₂-opsamling og -anvendelse ("CCU"), som bidrager væsentligt til at modvirke klimaændringer, samt produkter, der erstatter kulstofintensive produkter, der produceres i de sektorer, der er opført i bilag I, og bidrage til at stimulere opførelsen og driften af projekter, der tager sigte på miljømæssigt forsvarlig opsamling og geologisk lagring ("CCS") af CO₂, samt innovative teknologier for vedvarende energi og energilagring i geografisk afbalancerede områder. Innovationsfonden kan også støtte banebrydende innovative teknologier og infrastruktur til dekarbonisering af den maritime sektor og til produktion af kulstoffattige og kulstoffrie brændstoffer inden for søtransport, luftfart, jernbanetransport og vejtransport.

Kommissionen lægger særlig vægt [...] på projekter i sektorer, der er omfattet af [CBAM-forordningen], for at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier, CCU, CCS, vedvarende energi og energilagring på en måde, der bidrager til at modvirke klimaændringer med det formål, at projekter i de pågældende sektorer i perioden 2021-2030 tildeles en betydelig andel af værdien svarende til de i denne artikels stk. 1a nævnte kvoter, og kan inden 2027 iværksætte indkaldelser af forslag målrettet de sektorer, der er omfattet af [CBAM-forordningen].

Kommissionen lægger særlig vægt på projekter, der bidrager til direkte eller indirekte dekarbonisering af den maritime sektor, og kan iværksætte indkaldelser af forslag med henblik herpå, hvor det er relevant.

Projekter på alle medlemsstaters område, herunder mindre projekter, er støtteberettigede. Teknologier, der modtager støtte, skal være innovative og endnu ikke kommercielt levedygtige i samme omfang uden støtte, men skal udgøre banebrydende løsninger eller være tilstrækkeligt modne til anvendelse i prækommerciel målestok.

Kommissionen sikrer, at de kvoter, der er bestemt til innovationsfonden, auktioneres i overensstemmelse med principperne og bestemmelserne i artikel 10, stk. 4.

Auktionsprovenuet udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5. Budgetforpligtelser til foranstaltninger, der løber over mere end et regnskabsår, kan opdeles på flere år i årlige rater.

Senest den 31. december 2023 og hvert år derefter aflægger Kommissionen rapport til Udvalget for Klimaændringer, der er omhandlet i artikel 22a, stk. 1, om gennemførelsen af innovationsfonden med en analyse af udvalgte projekter pr. sektor og pr. medlemsstat.

[...]

Kommissionen yder efter anmodning teknisk bistand til medlemsstater med lav effektiv deltagelse for at øge de anmodende medlemsstaters kapacitet til at støtte projektansøgernes arbejde med på deres respektive områder at indgive ansøgninger om finansiering fra innovationsfonden af modne projekter med henblik på at forbedre den effektive geografiske deltagelse i innovationsfonden og øge den samlede kvalitet af de indsendte projekter. Projekterne udvælges på grundlag af objektive og gennemsigtige kriterier, idet der, hvor det er relevant, tages hensyn til, i hvilket omfang projekterne bidrager til at opnå emissionsreduktioner, der ligger et godt stykke under de i stk. 2 omhandlede benchmarks. Kommissionen tilstræber en effektiv, kvalitetsbaseret geografisk dækning i hele Unionen og sikrer omfattende overvågning af fremskridtet og passende opfølgning.

Med forbehold af ansøgernes samtykke og efter afslutningen af en indkaldelse af forslag underretter Kommissionen medlemsstaterne om ansøgninger om finansiering til projekter på deres respektive områder og giver dem nærmere oplysninger om de pågældende ansøgninger, så medlemsstaterne lettere kan koordinere støtten til projekter. Kommissionen underretter desuden medlemsstaterne om listen over forhåndsudvalgte projekter inden tildeling af støtten.

Projekterne skal potentielt kunne anvendes på mange felter eller til i betydelig grad at sænke omkostningerne ved at overgå til en kulstoffattig økonomi i de pågældende sektorer. Projekter, der involverer CCU, skal give en nettoreduktion af emissionerne og sikre undgåelse eller permanent lagring af CO₂. Innovationsfonden kan støtte projekter gennem konkurrencebaserede udbud såsom CO₂-differencekontrakter. I forbindelse med tilskud, der ydes gennem indkaldelser af forslag, kan der ydes støtte til op til 60 % af de relevante projektomkostninger, hvoraf op til 40 % ikke behøver at afhænge af verificeret undgåelse af drivhusgasemissioner, forudsat at forud fastsatte milepæle under hensyntagen til den anvendte teknologi nås. I tilfælde af støtte ydet gennem udbud og i tilfælde af teknisk bistand kan op til 100 % af de relevante projektomkostninger støttes.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv vedrørende regler for innovationsfondens drift, herunder udvælgelsesproceduren og -kriterierne, og de støtteberettigede sektorer og teknologiske krav til de forskellige typer støtte.

Intet projekt skal modtage mere støtte via denne mekanisme end 15 % af det samlede antal kvoter, der er til rådighed til dette formål. Der tages hensyn til disse kvoter i stk. 7.

(*) Kommissionens afgørelse 2010/670/EU af 3. november 2010 om kriterier og foranstaltninger til finansiering af kommercielle demonstrationsprojekter, der tager sigte på miljømæssigt forsvarlig opsamling og geologisk lagring af CO₂, samt demonstrationsprojekter vedrørende innovative teknologier for vedvarende energi inden for rammerne af ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 290 af 6.11.2010, s. 39).

ga) Efter stk. 8 indsættes følgende som stk. 8a:

"8a. 40 mio. kvoter fra den mængde, der ellers kunne tildeles gratis i henhold til denne artikel, og 10 mio. kvoter fra den mængde, der ellers kunne auktioneres i henhold til artikel 10, stilles til rådighed for Den Sociale Klimafond, der er oprettet ved forordning (EU) 20.../nn [forordningen om Den Sociale Klimafond] (*). Kommissionen sikrer, at de kvoter, der er bestemt til Den Sociale Klimafond, auktioneres i overensstemmelse med principperne og bestemmelserne i artikel 10, stk. 4, og den delegerede retsakt, der er vedtaget i overensstemmelse hermed. Indtægter fra denne auktionering udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5, og gennemføres i overensstemmelse med reglerne for Den Sociale Klimafond."

h) Stk. 19, første punktum, affattes således:

"19. Der gives ikke gratis kvoter til et anlæg, der har indstillet driften."

i) Følgende stk. 22 tilføjes:

"22. Hvis korrektioner af gratistildelinger, der er tildelt i henhold til artikel 11, stk. 2, er nødvendige, foretages disse med kvoter fra eller ved at tilføje kvoter til den kvotemængde, der er sat til side i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 7."

12a) I artikel 10b, stk. 4, indsættes følgende afsnit:

I medlemsstater hvor andelen af emissioner fra fjernvarmeanlæg i forhold til EU's samlede mængde af sådanne emissioner divideret med medlemsstaternes andel af BNP i forhold til EU's samlede BNP i gennemsnit for årene 2014-2018 er højere end [...] 5 for fjernvarme for perioden fra 2026 til 2030, gives anlæg en yderligere gratistildeling på 30 % af den mængde, der er fastsat i artikel 10a, forudsat at der investeres en investeringsvolumen svarende til værdien af den modtagne yderligere gratistildeling med henblik på at reducere emissionerne betydeligt inden 2030 i overensstemmelse med klimaneutralitetsplaner i overensstemmelse med stk. 3, og at opnåelsen af de mål og milepæle, der er omhandlet i tredje afsnit, litra b), bekræftes af den verifikation, der gennemføres i overensstemmelse med afsnit 4.

Senest den 1. maj 2024 udarbejder driftsledere af fjernvarmeanlæg en klimaneutralitetsplan for deres anlæg. Denne plan skal være i overensstemmelse med målet om klimaneutralitet, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2021/1119 og skal fastsætte:

- a) foranstaltninger og investeringer med henblik på at nå klimaneutralitet inden 2050 på anlægs- eller rederiniveau
- b) foreløbige mål og milepæle, der skal gøre det muligt at måle fremskridtene med hensyn til klimaneutralitet, jf. litra a), inden den 31. december 2025 og inden den 31. december hvert femte år derefter
- c) et skøn over virkningerne af hver af de i litra a) omhandlede foranstaltninger med hensyn til reduktion af drivhusgasemissionerne.

Opnåelsen af de mål og milepæle, der omhandles i tredje afsnit, litra b), verificeres senest den 31. december 2025 og senest den 31. december [...] hvert femte år herefter i overensstemmelse med verifikations- og akkrediteringsprocedurerne i artikel 15. Der tildes ingen gratistildelinger ud over dem, der er omhandlet i første afsnit, hvis opfyldelse af de midlertidige mål og milepæle ikke er verificeret i 2025 eller 2030.

13) Artikel 10c, stk. 7, affattes således:

"Medlemsstaterne pålægger elproduktionsanlæg og netoperatører, der er omfattet af ordningen, senest den 28. februar hvert år at aflægge rapport om gennemførelsen af deres udvalgte investeringer, herunder saldoen af gratistildelinger og afholdte investeringsudgifter og de typer af investeringer, der støttes. Medlemsstaterne aflægger rapport herom til Kommissionen, og Kommissionen offentliggør rapporterne."

14) Artikel 10d ændres således:

a) Stk. 1, første og andet afsnit, affattes således:

"1. Der oprettes en fond til støtte for investeringer foreslået af de støttemodtagende medlemsstater, herunder finansiering af mindre investeringsprojekter, til modernisering af energisystemer og forbedring af energieffektiviteten for perioden 2021-2030 ("moderniseringsfonden"). Moderniseringsfonden finansieres gennem auktionering af kvoter som fastsat i artikel 10 for de modtagermedlemsstater, der er fastsat heri.

De investeringer, der støttes, skal være i overensstemmelse med målene i dette direktiv samt målene i Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt (*) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 (**) og de langsigtede mål som udtrykt i Parisaftalen. Der ydes ikke støtte fra moderniseringsfonden til energiproduktionsanlæg, der anvender fossile brændstoffer. Uanset foregående punktum kan indtægter fra kvoter, der omfattes af en underretning i henhold til artikel 10d, stk. 4, anvendes til investeringer, der involverer gasformige fossile brændstoffer. Uanset samme punktum kan indtægter fra kvoter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, tredje afsnit, og som auktioneres inden den 31. december 2029, hvis aktiviteten kvalificeres som miljømæssigt bæredygtig i henhold til forordning (EU) 2020/852 og er behørigt begrundet af hensyn til sikring af energisikkerhed, også anvendes til investeringer, der involverer gasformige fossile brændstoffer."

(*)COM(2019) 640 final.

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for opnåelse af klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1)."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Mindst 80 % af de finansielle midler fra moderniseringsfonden skal anvendes til at støtte investeringer i følgende:

- a) produktion og anvendelse af elektricitet fra vedvarende energikilder
- b) opvarmning og køling fra vedvarende energikilder
- c) forbedring af energieffektiviteten på efterspørgselssiden, herunder inden for industri, transport, bygninger, landbrug og affald

- d) energilagring og modernisering af energinet, herunder fjernvarmenetværk, eltransmissionsnet og øgede sammenkoblinger mellem medlemsstaterne
- e) støtte til lavindkomsthusholdninger, herunder i landområder og fjerntliggende områder, med henblik på at bekæmpe energifattigdom og modernisere deres opvarmningssystemer og
- f) en retfærdig omstilling i kulstofafhængige regioner i de støttemodtagende medlemsstater med henblik på at støtte omplacering, omskoling og opkvalificering af arbejdstagere, uddannelse, jobsøgningsinitiativer og nystartede virksomheder i dialog med arbejdsmarkedets parter."

c) Stk. 11 affattes således:

"11. Investeringskomitéen aflægger årligt rapport til Kommissionen og det udvalg for klimaændringer, der er omhandlet i artikel 22a, stk. 1, om erfaringerne med evaluering af investeringer, navnlig med hensyn til emissionsreduktioner og reduktionsomkostninger. Senest den 31. december 2024 reviderer Kommissionen under hensyntagen til investeringskomitéens konklusioner de områder for projekter, der er omhandlet i stk. 2, og det grundlag, hvorpå investeringskomiteen baserer sine henstillinger."

14a) Artikel 11 ændres således:

a) I stk. 2 ændres "28. februar" til "30. juni".

15) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Medlemsstaterne sikrer, at kvoter udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat anerkendes med henblik på at opfylde en driftsleders, en luftfartøjsoperatørs eller et rederis forpligtelser i henhold til stk. 3."

b) Stk. 2a udgår.

c) Stk. 3 affattes således:

"3. Medlemsstaterne, de administrerende medlemsstater og de administrative myndigheder for så vidt angår et rederi sørger for følgende senest [...] den 30. september hvert år:

a) at driftslederen for hvert anlæg returnerer et antal kvoter, der svarer til de samlede emissioner fra det pågældende anlæg i det foregående kalenderår som verificeret i overensstemmelse med artikel 15

b) at hver luftfartøjsoperatør returnerer et antal kvoter, der svarer til vedkommendes samlede emissioner i det foregående kalenderår, som verificeret i overensstemmelse med artikel 15

c) at hvert rederi returnerer et antal kvoter svarende til dets samlede emissioner i det foregående kalenderår som verificeret i overensstemmelse med artikel 3gc.

Medlemsstaterne, de administrerende medlemsstater og de administrerende myndigheder for så vidt angår et rederi sikrer, at kvoter, der returneres i overensstemmelse med første afsnit, efterfølgende annulleres."

d) Efter stk. 3 indsættes følgende stykker:

"3-e. Uanset stk. 3, første afsnit, litra c), [...] kan rederier returnere 5 % færre kvoter end deres verificerede emissioner, der finder sted indtil den 31. december 2030 fra skibe med isklasse, forudsat at disse skibe har isklasse IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse, der er fastsat på grundlag af HELCOM-anbefaling 25/7.

I det omfang der returneres færre kvoter i forhold til de verificerede emissioner, annulleres en tilsvarende mængde kvoter i stedet for at blive auktioneret i henhold til artikel 10, når forskellen mellem verificerede emissioner og returnerede kvoter er blevet fastlagt for hvert år.

3-d. Uanset stk. 3, første afsnit, litra c), og artikel 16 fastsætter Kommissionen på anmodning af en medlemsstat ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, at medlemsstaterne skal betragte kravene i disse bestemmelser som opfyldte, og at medlemsstaterne ikke skal pålægge rederierne sanktionerne for så vidt angår emissioner, der finder sted indtil den 31. december 2030 fra rejser, der udføres med andre passagerskibe end krydstogtskibe, af ro-pax-skibe, mellem en havn på en ø under den anmodende medlemsstats jurisdiktion og en havn under samme medlemsstats jurisdiktion og fra disse skibes aktiviteter ved kaj i forbindelse med disse rejser. Øen skal have under 200 000 fastboende indbyggere i henhold til den seneste officielle folketælling.

Kommissionen offentliggør en liste over de øer, der er omhandlet i første afsnit, og de berørte havne og ajourfører denne liste.

3-c. Uanset stk. 3, første afsnit, litra c), og artikel 16 fastsætter Kommissionen på fælles anmodning fra to medlemsstater, hvor en af medlemsstaterne ikke har en landgrænse med en anden medlemsstat, og hvor den anden medlemsstat er den medlemsstat, der er geografisk tættest på den første medlemsstat, ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, at medlemsstaterne skal betragte kravene i disse bestemmelser som opfyldte, og at medlemsstaterne ikke skal pålægge rederierne sanktioner for så vidt angår emissioner, der finder sted indtil den 31. december 2030 fra rejser med passagerskibe eller ro-pax-skibe, der udføres inden for rammerne af en tværnational offentlig tjenesteydelseskontrakt eller en tværnational forpligtelse til offentlig tjeneste, der er fastsat i den fælles anmodning, og som forbinder de to medlemsstater, og fra disse skibes aktiviteter ved kaj i forbindelse med disse rejser.

3-b. Der opstår ikke en forpligtelse til at returnere kvoter for emissioner, der finder sted indtil den 31. december 2030, fra rejser mellem en havn i en region i den yderste periferi i en medlemsstat og en havn i samme medlemsstat, herunder havne inden for og mellem regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat, og fra disse skibes aktiviteter ved kaj i forbindelse med disse rejser. "

e) I stk. 3-a affattes første punktum således:

"3-a. Hvor det er nødvendigt, og så længe det er nødvendigt for at beskytte den miljømæssige integritet af EU ETS, forbydes det driftsledere, luftfartøjsoperatører og rederier i EU ETS at anvende kvoter, der er udstedt af en medlemsstat, for hvilke der er forpligtelser, der bortfalder for luftfartøjsoperatører, rederier og andre driftsledere."

f) Som stk. 3b indsættes:

"3b. Der opstår ikke en forpligtelse til at returnere kvoter for drivhusgasemissioner, der anses for at være opsamlet og anvendt til at blive kemisk bundet til et produkt, således at de ikke kommer ud i atmosfæren ved normal brug.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter vedrørende kravene om, at drivhusgasser skal anses for at være blevet permanent bundet i et produkt, således at de ikke kommer ud i atmosfæren ved normal brug.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22a, stk. 2."

- 16) I artikel 14, stk. 1, første afsnit, tilføjes følgende punktum:

"Ved disse gennemførelsesretsakter anvendes de bæredygtigheds- og drivhusgasemissionsbesparelseskriterier for anvendelse af biomasse, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001(*), med de tilpasninger, der er nødvendige for anvendelsen i henhold til dette direktiv, for at denne biomasse kan opnå nulsats. De skal præcisere, hvordan der skal tages hensyn til lagring af emissioner fra en blanding af kilder med nulsats og kilder, der ikke er omfattet af en nulsats. De skal også specificere, hvordan emissioner fra fornyelige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer skal medregnes, og sikre, at der tages højde for disse emissioner, og at dobbelttælling undgås."

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82)."

- 17) Overskriften på kapitel IV affattes således:

**"BESTEMMELSER FOR LUFTFART, SØTRANSPORT OG STATIONÆRE
ANLÆG".**

- 18) I artikel 16 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 2 affattes således:

"2. Medlemsstaterne sørger for at offentliggøre navnene på driftsledere, luftfartøjsoperatører og rederier, som ikke overholder kravene om returnering af tilstrækkelige kvoter i henhold til dette direktiv."

- b) Følgende stk. 3a indsættes:

"3a. Sanktionerne i stk. 3 finder også anvendelse på rederier."

c) Følgende stk. 11a indsættes:

"11a. Hvis et rederi ikke har opfyldt returneringskravene i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvis andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har sikret overholdelse, kan den kompetente myndighed i indsejlingshavnen medlemsstat, [...] efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, udstede en afgørelse om bortvisning, som meddeles Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), de øvrige medlemsstater og den pågældende flagstat. Som følge af udstedelsen af en sådan afgørelse om bortvisning skal enhver medlemsstat, med undtagelse af den medlemsstat, hvis flag skibet fører, nægte de skibe, som det pågældende rederi har ansvaret for, adgang til en af sine havne, indtil rederiet opfylder sine returneringsforpligtelser i henhold til artikel 12. Hvis skibet fører en medlemsstats flag og anløber [...] eller befinder sig [...] i en af dens havne, skal den pågældende medlemsstat, efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger [...], tilbageholde skibet, indtil rederiet opfylder sine forpligtelser.

Hvis et skib, der fører en medlemsstats flag, konstateres med en fejl som omhandlet i første afsnit, mens det befinder sig i en af havnene i den medlemsstat, hvis flag skibet fører, kan den pågældende medlemsstat, efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, udstede en afgørelse om tilbageholdelse af flag, indtil rederiet opfylder sine forpligtelser. Den underretter Kommissionen, EMSA og de andre medlemsstater herom. Som følge af udstedelsen af en sådan afgørelse om tilbageholdelse af flag træffer hver medlemsstat de samme foranstaltninger som ved en afgørelse om bortvisning i overensstemmelse med andet punktum i første afsnit.

Dette stykke berører ikke søfartens internationale regler for nødstedte skibe. "

19) Artikel 18b affattes således:

"Artikel 18b

Bistand fra Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og andre relevante organisationer

1. Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til artikel 3c, stk. 4, artikel 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge og 18a kan Kommissionen, den administrerende medlemsstat og de administrerende myndigheder for så vidt angår et rederi anmode om bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed eller en anden relevant organisation og kan med henblik herpå indgå passende aftaler med disse organisationer.
2. Kommissionen skal med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed bestræbe sig på at udvikle passende værktøjer og vejledning for at lette og koordinere kontrol- og håndhævelsesaktiviteter i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv på søtransport. I det omfang det er muligt, stilles en sådan vejledning og sådanne værktøjer til rådighed for medlemsstaterne og verifikatorerne til informationsudveksling for bedre at sikre en robust håndhævelse af dette direktiv."

19a) Artikel 29a affattes således:

"Artikel 29a

Foranstaltninger i tilfælde af uforholdsmæssigt store prisudsving

1. Hvis den gennemsnitlige kvotepris for de seks foregående kalendermåneder er mere end 2,5 gange den gennemsnitlige kvotepris for den foregående referenceperiode på to år, frigives 75 mio. kvoter fra markedsstabilitetsreserven i overensstemmelse med artikel 1, stk. 7, i afgørelse (EU) 2015/1814.

Den kvotepris, der er omhandlet i første afsnit, er prisen på auktioner gennemført i overensstemmelse med den retsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 4, for kvoter, som er omfattet af kapitel II og III.

Den i første afsnit nævnte referenceperiode på to år er den toårsperiode, som slutter inden den første måned i den periode på seks kalendermåneder, der er omhandlet i nævnte afsnit.

Hvis betingelsen i første afsnit er opfyldt, og stk. 2 ikke finder anvendelse, offentliggør Kommissionen en meddelelse herom i EU-Tidende med angivelse af den dato, hvor betingelsen blev opfyldt.

Kommissionen offentliggør inden for de første tre arbejdsdage i hver måned den gennemsnitlige kvotepris for de foregående seks kalendermåneder og den gennemsnitlige kvotepris for den foregående referenceperiode på to år. Hvis betingelsen i denne artikels stk. 1 ikke er opfyldt, offentliggør Kommissionen også det prisniveau, som den gennemsnitlige kvotepris bør nå den næste måned for at opfylde betingelsen i nævnte stykke.

- 2. Når betingelsen for frigivelse af kvoter fra markedsstabilitetsreserven i henhold til denne artikels stk. 1 er opfyldt, anses betingelsen i stk. 1 først for igen at være opfyldt mindst 12 måneder efter afslutningen af den foregående frigivelse.**
- 3. Reglerne for anvendelsen af disse bestemmelser fastsættes i de retsakter, der henvises til i artikel 10, stk. 4."**

20) I artikel 30, tilføjes stk. 2a og 5 [...]:

"2a. De foranstaltninger, der gælder for CBAM-sektorer, revideres løbende i lyset af anvendelsen af forordning xxx [henvisning til CBAM]. Inden den 1. januar 2026 og hvert andet år derefter vurderer Kommissionen som led i sine rapporter til Europa-Parlamentet og Rådet i henhold til artikel 30 i [CBAM-forordningen] mekanismens indvirkning på risikoen for kulstoflækage, herunder i forbindelse med eksport. Rapporten skal vurdere behovet for at træffe yderligere foranstaltninger, herunder lovgivningsmæssige foranstaltninger, for at imødegå risici for kulstoflækage. Rapporten ledsages om nødvendigt af et lovgivningsforslag."

"5. Senest den 31. december 2026 forelægger Kommissionen en rapport med en vurdering af virkningen og gennemførligheden af en obligatorisk medtagelse i emissionshandelssystemet i bilag 1 til direktiv 2003/87/EF fra 2031 og fremefter af anlæg til forbrænding af [...] kommunalt affald [...] under hensyntagen til relevante kriterier såsom indvirkningen på det indre marked, mulig konkurrenceforvridning, miljømæssig integritet, tilpasning til målene i affaldsrammedirektivet³⁴ og robusthed og nøjagtighed med hensyn til overvågning og beregning af emissioner. Rapporten ledsages om nødvendigt af et lovgivningsmæssigt forslag [...] om ændring af dette direktiv."

21) Følgende indsættes som kapitel IVa efter artikel 30:

"KAPITEL IVa

EMISSIONSHANDELSSYSTEM FOR BYGNINGER OG VEJTRANSPORT

Artikel 30a

Anvendelsesområde

Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på emissioner, drivhusgasemissionstilladelser, udstedelse og returnering af kvoter, overvågning, rapportering og verifikation i forbindelse med den aktivitet, der er omhandlet i bilag III. Dette kapitel finder ikke anvendelse på emissioner, der er omfattet af kapitel II [...] og III.

Artikel 30b

Drivhusgasemissionstilladelser

1. Medlemsstaterne sikrer, at regulerede enheder fra den 1. januar 2025 ikke udøver de aktiviteter, der er omhandlet i bilag III, medmindre den regulerede enhed er i besiddelse af en tilladelse udstedt af en kompetent myndighed i overensstemmelse med stk. 2 og 3.

³⁴ [Henvisning indsættes senere]

2. Den regulerede enheds ansøgning til den kompetente myndighed i henhold til stk. 1 om en drivhusgasemissionstilladelse i henhold til dette kapitel skal mindst indeholde en beskrivelse af:
 - a) den regulerede enhed
 - b) den type brændsel, der overgår til forbrug, og som anvendes til forbrænding i bygnings- og vejtransportsektoren som defineret i bilag III, og de måder, hvorpå brændstofferne frigives til forbrug
 - c) den eller de endelige anvendelsesformål for de brændstoffer, der overgår til forbrug i forbindelse med den aktivitet, der er omhandlet i bilag III
 - d) planlagte foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner i overensstemmelse med de retsakter, der er omhandlet i artikel 14 og 30f
 - e) et ikketeknisk resumé af oplysningerne i litra a)-d).
3. Den kompetente myndighed udsteder en drivhusgasemissionstilladelse til den regulerede enhed, der er omhandlet i stk. 1, for den aktivitet, der er omhandlet i bilag III, hvis den finder det godtgjort, at enheden er i stand til at overvåge og rapportere emissioner svarende til de mængder brændstof, der overgår til forbrug i henhold til bilag III.
4. Drivhusgasemissionstilladelser skal mindst indeholde følgende:
 - a) navn og adresse på den regulerede enhed
 - b) en beskrivelse af, hvordan den regulerede enhed frigiver brændstofferne til forbrug i de sektorer, der er omfattet af dette kapitel
 - c) en liste over de brændstoffer, som den regulerede enhed frigiver til forbrug i de sektorer, der er omfattet af dette kapitel
 - d) en overvågningsplan, der opfylder kravene i de retsakter, der er omhandlet i artikel 14

- e) rapporteringskrav, der er fastsat ved de retsakter, der er omhandlet i artikel 14
- f) en forpligtelse til at returnere kvoter, der er udstedt i henhold til dette kapitel, svarende til de samlede emissioner i hvert kalenderår, som verificeret i overensstemmelse med artikel 15, senest fire måneder efter udgangen af det pågældende år.
5. Medlemsstaterne kan tillade de regulerede enheder at ajourføre overvågningsplanerne uden at ændre tilladelsen. Regulerede enheder indsender eventuelle ajourførte overvågningsplaner til den kompetente myndighed til godkendelse.
6. Den regulerede enhed underretter den kompetente myndighed om alle planlagte ændringer af arten af dens aktivitet eller af de brændstoffer, den frigiver til forbrug, og som kan kræve en ajourføring af drivhusgasemissionstilladelsen. Hvis det er relevant, ajourfører den kompetente myndighed tilladelsen i overensstemmelse med de retsakter, der er omhandlet i artikel 14. Hvis identiteten på den regulerede enhed, der er omfattet af dette kapitel, ændres, ajourfører den kompetente myndighed tilladelsen, så den indeholder navn og adresse på den nye regulerede enhed.

Artikel 30c

Samlet mængde kvoter

1. Den EU-kvotemængde, der udstedes i henhold til dette kapitel hvert år fra [...] 2027, nedsættes lineært fra og med 2024. 2024-værdien defineres som emissionsgrænserne for 2024 beregnet på grundlag af referenceemissionerne i henhold til artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842(*) for de sektorer, der er omfattet af dette kapitel, og ved anvendelse af det lineære reduktionsforløb for alle emissioner, der er omfattet af nævnte forordning. Mængden nedsættes hvert år efter 2024 med en lineær reduktionsfaktor på 5,15 %. Senest den 1. januar 2024 offentliggør Kommissionen den samlede EU-kvotemængde for [...] 2027.

2. Den samlede EU-kvotemængde, der udstedes i henhold til dette kapitel hvert år fra 2028, nedsættes lineært fra 2025 på grundlag af de gennemsnitlige emissioner, der indberettes i henhold til dette kapitel for årene 2024-2026. Kvotemængden nedsættes med en lineær reduktionsfaktor på 5,43 %, medmindre betingelserne i punkt 1 i bilag IIIa finder anvendelse, i hvilket tilfælde mængden nedsættes med en lineær reduktionsfaktor justeret i overensstemmelse med reglerne i punkt 2 i bilag IIIa. Senest den 30. juni 2027 offentliggør Kommissionen den samlede EU-kvotemængde for 2028 og om nødvendigt den justerede lineære reduktionsfaktor.

3. Den samlede EU-kvotemængde, der udstedes i henhold til dette kapitel, justeres for at kompensere for den mængde kvoter, som blev returneret i tilfælde, hvor det ikke var muligt at undgå dobbelttælling af emissioner, som omhandlet i artikel 30f, stk. 4. Justeringen skal svare til den samlede mængde kvoter, der er omfattet af dette kapitel, og som blev kompenseret for i det relevante rapporteringsår i henhold til de retsakter, der er omhandlet i artikel 30f, stk. 4.

4. En medlemsstat, der ensidigt har medtaget en reguleret enhed i henhold til artikel 30j i den emissionshandel, der er oprettet i henhold til dette kapitel, sikrer, at den pågældende regulerede enhed senest den 30. april i det relevante år forelægger den relevante kompetente myndighed en behørigt begrundet rapport i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 30f. Hvis de indsendte data er behørigt begrundede, underretter den kompetente myndighed Kommissionen herom senest den 30. juni i det relevante år. Den mængde kvoter, der skal udstedes i henhold til stk. 1, justeres under hensyntagen til den behørigt begrundede rapport.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på at opfylde forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).

Artikel 30d

Auktionering af kvoter for den aktivitet, der er omhandlet i bilag III

1. Fra [...] 2027 auktioneres kvoter, der er omfattet af dette kapitel, medmindre de overføres til den markedsstabilitetsreserve, der er oprettet ved afgørelse (EU) 2015/1814. De kvoter, der er omfattet af dette kapitel, auktioneres særskilt fra de kvoter, der er omfattet af kapitel II [...] og III.
2. Auktioneringen af kvoter i henhold til dette kapitel begynder i [...] 2027 med en mængde svarende til 130 % af auktionsmængderne for [...] 2027 fastsat på grundlag af den samlede EU-kvotemængde for det pågældende år og de respektive auktionskvoter og -mængder i henhold til stk. 3, 4 og 5 [...]. De yderligere mængder, der skal auktioneres, må kun anvendes til returnering af kvoter i henhold til artikel 30e, stk. 2, og kan auktioneres indtil den 30. april 2028. De yderligere mængder fratrækkes auktionsmængderne for perioden [...] 2029 til 2031. Betingelserne for disse tidlige auktioner fastsættes i overensstemmelse med stk. 6 og artikel 10, stk. 4.

I [...] 2027 oprettes der 600 mio. kvoter, der er omfattet af dette kapitel, som beholdninger i markedsstabilitetsreserven i henhold til artikel 1a, stk. 3, i afgørelse (EU) 2015/1814.

3. 150 mio. kvoter udstedt i henhold til dette kapitel auktioneres, og alle indtægter fra disse auktioner stilles til rådighed for [...] **Den Sociale Klimafond, der er oprettet ved forordning (EU) 20.../nn [forordningen om Den Sociale Klimafond] (*), indtil 2032. Kommissionen sørger for auktionering af disse kvoter.**
- 3a. **Fra den resterende mængde kvoter og med henblik på sammen med indtægterne fra de kvoter, der er omhandlet i stk. 3 og artikel 10a, stk. 8a, at generere op til 59 000 000 000 EUR sørger Kommissionen for auktionering af en yderligere mængde kvoter, der er omfattet af dette kapitel, og som stilles til rådighed for Den Sociale Klimafond, der er oprettet ved forordning (EU) 20.../nn [forordningen om Den Sociale Klimafond] (*), indtil 2032.**
- Kommissionen sikrer, at de kvoter, der er bestemt til Den Sociale Klimafond, auktioneres i overensstemmelse med principperne og bestemmelserne i artikel 10, stk. 4, og den delegerede retsakt, der er vedtaget i overensstemmelse hermed.**
- Indtægterne fra auktioneringen af de kvoter, der er omhandlet i stk. 3 og dette stykkes første afsnit, udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5, og gennemføres i overensstemmelse med reglerne for Den Sociale Klimafond.
- Det årlige beløb, der tildeles til fonden i overensstemmelse med artikel 10a, stk. 8a, stk. 3 og dette stykke, må ikke overstige 10 500 000 000 EUR for 2027, 10 150 000 000 EUR for 2028, 9 950 000 000 EUR for 2029, 9 750 000 000 EUR for 2030, 9 500 000 000 EUR for 2031, 9 150 000 000 EUR for 2032.
- Hvis indtægterne fra auktioneringen, der er omhandlet i stk. 4, fastlægges som egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF, finder **artikel 10a, stk. 8a, stk. 3 og dette stykke ikke længere anvendelse.**

4. Den samlede mængde kvoter, der er omfattet af dette kapitel, efter fradrag af de mængder, der er fastsat i stk. 3 og **3a**, auktioneres af medlemsstaterne og fordeles mellem dem i andele, der svarer til andelen af referenceemissioner i henhold til artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) 2018/842 for de sektorer, der er omfattet af dette kapitel, i gennemsnit for perioden 2016-2018 i den pågældende medlemsstat.

[...]

5. Medlemsstaterne fastsætter anvendelsen af indtægterne fra auktioneringen af de i stk. 4 omhandlede kvoter, bortset fra de indtægter, der udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med stk. 3a, eller de indtægter, der er fastlagt som egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF og opført på Unionens budget. Medlemsstaterne [...] bør anvende disse indtægter, eller en til disse indtægter svarende økonomisk værdi, til en eller flere af de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, eller til en eller flere af følgende:
- a) foranstaltninger, der har til formål at bidrage til dekarbonisering af opvarmning og køling af bygninger eller til nedbringelse af energibehovet i bygninger, herunder integration af vedvarende energi og relaterede foranstaltninger i henhold til artikel 7, stk. 11, og artikel 12 og 20 i direktiv 2012/27/EU [henvisninger skal ajourføres med det reviderede direktiv], samt foranstaltninger til at yde finansiel støtte til lavindkomsthusholdninger i bygninger med den dårligste ydeevne
 - b) foranstaltninger, der har til formål at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer eller yde finansiel støtte til etablering af fuldt ud interoperabel optankningsinfrastruktur og opladningsinfrastruktur til nulemissionskøretøjer eller foranstaltninger til at tilskynde til en overgang til offentlige transportformer og forbedre multimodaliteten eller yde finansiel støtte med henblik på at håndtere sociale aspekter vedrørende lav- og mellemindkomstransportbrugere.

c) ydelse af finansiel kompensation til de endelige forbrugere af brændstofferne i tilfælde, hvor det ikke var muligt at undgå dobbelttælling af emissioner, som omhandlet i artikel 30f, stk. 4.

Medlemsstaterne [...] bør anvende en del af deres auktionsindtægter, der genereres i overensstemmelse med denne artikel, til at håndtere sociale aspekter af emissionshandelen i henhold til dette kapitel med særlig vægt på sårbare husholdninger, sårbare mikrovirksomheder og sårbare transportbrugere som defineret i forordning (EU) 20.../nn [forordningen om den europæiske sociale klimafond](*).
[...]

Medlemsstaterne anses for at have opfyldt bestemmelserne i dette stykke, hvis de har indført og gennemfører finanspolitiske eller finansielle støttepolitikker eller reguleringspolitikker, der fungerer som løftestang for den finansielle støtte, der er fastsat med henblik på første afsnit, og som har en værdi svarende til indtægterne, der er omhandlet i første afsnit, fra auktionering af de i dette kapitel omhandlede kvoter.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om anvendelsen af indtægterne og de foranstaltninger, der træffes i henhold til dette stykke, ved at medtage disse oplysninger i deres rapporter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 (**).

6. Artikel 10, stk. 4 og 5, finder anvendelse på kvoter udstedt i henhold til dette kapitel.
[...]

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

(**) [*indsæt henvisning*]

Artikel 30e

Overdragelse, returnering og annullering af kvoter

1. Artikel 12 finder anvendelse på de emissioner, regulerede enheder og kvoter, der er omfattet af dette kapitel, med undtagelse af artikel 12, stk. 2a, stk. 3, stk. 3a, artikel 12, stk. 4, andet og tredje punktum, og artikel 12, stk. 5. I den forbindelse:
 - a) forstås enhver henvisning til emissioner som en henvisning til de emissioner, der er omfattet af dette kapitel
 - b) forstås enhver henvisning til driftsledere af anlæg, som om der var tale om en henvisning til de regulerede enheder, der er omfattet af dette kapitel
 - c) skal enhver henvisning til kvoter læses som en henvisning til de kvoter, der er omfattet af dette kapitel.

2. Fra den 1. januar [...] 2028 sørger medlemsstaterne for, at den regulerede enhed senest den 30. april hvert år returnerer et antal kvoter, der er omfattet af dette kapitel, svarende til de samlede emissioner, der svarer til den mængde brændstof, der er overgået til forbrug i henhold til bilag III, i det foregående kalenderår som verificeret i overensstemmelse med artikel 15 og 30f, og at disse kvoter efterfølgende annulleres.
3. Hvis en reguleret enhed, der er etableret i en given medlemsstat, er underlagt en national CO₂-afgift, der gælder for årene 2027-2030, og som omfatter en aktivitet, som er omhandlet i bilag III, kan den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat uanset første og andet afsnit indtil den 31. december 2030 undtage den regulerede enhed fra forpligtelsen til at returnere kvoter i henhold til stk. 2 for et givet referenceår, forudsat at:
- a) den pågældende medlemsstat underretter Kommissionen om sin nationale CO₂-afgift, der omfatter en aktivitet, som er omhandlet i bilag III, senest den [indsæt fristen for gennemførelse af dette ændringsdirektiv], og den nationale lovgivning, som fastsætter afgiftssatserne for årene 2027-2030 er trådt i kraft på det tidspunkt. Den pågældende medlemsstat underretter Kommissionen om enhver efterfølgende ændring af CO₂-afgiften;
 - b) den nationale CO₂-afgift for referenceåret i den pågældende medlemsstat, som faktisk betales af den regulerede enhed, er højere end den gennemsnitlige resulterende auktionspris for det emissionshandelssystem, der er oprettet i henhold til dette kapitel
 - c) den regulerede enhed fuldt ud opfylder forpligtelserne i artikel 30b om drivhusgasemissionstilladelser og artikel 30f om overvågning, rapportering og verifikation af dens emissioner
 - d) den pågældende medlemsstat underretter Kommissionen om anvendelsen af en sådan undtagelse, om den tilsvarende kvotemængde, der skal annulleres i overensstemmelse med litra g) og de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 4, senest den 30. april året efter referenceåret

- e) Kommissionen ikke gør indsigelse mod anvendelsen af undtagelsen med den begrundelse, at den foranstaltning, der er omfattet af underretningen, ikke opfylder betingelserne i dette stykke, senest tre måneder efter en underretning i henhold til litra a) eller senest to måneder efter underretningen for det relevante år i henhold til litra d)
- f) den pågældende medlemsstat ikke auktionerer den kvotemængde, der er omhandlet i artikel 30d, stk. 4, for et bestemt referenceår, før den kvotemængde, der skal annulleres i henhold til dette stykke, er fastlagt i overensstemmelse med litra g), med undtagelse af de mængder, der er nødvendige [...], for at den kan opfylde sine forpligtelser i henhold til Rådets afgørelse (EU, Euratom) 2020/2053³⁵, hvis indtægterne fra den i artikel 30d, stk. 4, omhandlede auktionering fastsættes som en egen indtægt i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF. Den pågældende medlemsstat auktionerer ikke nogen af de yderligere kvotemængder, jf. artikel 30d, stk. 2, første afsnit
- g) den pågældende medlemsstat i referenceåret annullerer en kvotemængde ud af den samlede kvotemængde, som den skal auktionere, jf. artikel 30d, stk. 4), svarende til den regulerede enheds verificerede emissioner i henhold til dette kapitel for referenceåret. Hvis den kvotemængde, der stadig mangler at blive auktioneret i referenceåret efter anvendelsen af litra f), er mindre end den kvotemængde, der skal annulleres i henhold til dette stykke, sikrer den pågældende medlemsstat, at den annullerer den kvotemængde, der svarer til forskellen inden udgangen af året efter referenceåret og

³⁵ Rådets afgørelse (EU, Euratom) 2020/2053 af 14. december 2020 om ordningen for Den Europæiske Unions egne indtægter og om ophævelse af afgørelse 2014/335/EU (EUT L 424 af 15.12.2020, s. 1).

- h) den pågældende medlemsstat på tidspunktet for den første underretning i henhold til litra a) forpligter sig til for en eller flere af de foranstaltninger, der er anført eller omhandlet i artikel 30d, stk. 5, første og andet afsnit, at anvende et beløb svarende til de indtægter, som artikel 30d, stk. 5, ville have fundet anvendelse på uden denne undtagelse. Artikel 30d, stk. 5, tredje og fjerde afsnit, finder anvendelse, og Kommissionen sikrer, at de oplysninger, der modtages i medfør heraf, er i overensstemmelse med de gældende forpligtelser.

Den kvotemængde, der skal annulleres i henhold til litra g), berører ikke de eksternt formålsbestemte indtægter, der er fastsat i henhold til artikel 30d, stk. 3a, [...] eller, hvis det er fastsat i henhold til artikel 311, stk. 3, i TEUF, Unionens egne indtægter i henhold til Rådets afgørelse (EU, Euratom) 2020/2053 fra indtægterne fra auktionering af kvoter i overensstemmelse med artikel 30d.

Artikel 30f

Overvågning, rapportering, verifikation af emissioner og akkreditering

1. Artikel 14 og 15 finder anvendelse på de emissioner, regulerede enheder og kvoter, der er omfattet af dette kapitel. I den forbindelse:
 - a) forstås enhver henvisning til emissioner som en henvisning til de emissioner, der er omfattet af dette kapitel
 - b) forstås enhver henvisning til aktivitet, der er opført i bilag I, som om der var tale om en henvisning til den aktivitet, der er omhandlet i bilag III
 - c) forstås enhver henvisning til driftsledere, som om der var tale om en henvisning til de regulerede enheder, der er omfattet af dette kapitel
 - d) skal enhver henvisning til kvoter læses som en henvisning til de kvoter, der er omfattet af dette kapitel.

2. Medlemsstaterne sikrer, at hver reguleret enhed for hvert kalenderår fra 2025 overvåger de emissioner, der svarer til de mængder brændstof, der er overgået til forbrug i henhold til bilag III. De sikrer også, at hver reguleret enhed indberetter disse emissioner til den kompetente myndighed i det følgende år, begyndende i 2026, i overensstemmelse med de retsakter, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1.
3. Medlemsstaterne sikrer, at alle regulerede enheder, der er indehavere af en tilladelse i overensstemmelse med artikel 30b den 1. januar 2025, indberetter deres historiske emissioner for 2024 senest den 30. marts 2025.
4. Medlemsstaterne sikrer, at de regulerede enheder er i stand til pålideligt og nøjagtigt at identificere og dokumentere den mængde brændstof, der overgår til forbrug, og som anvendes til forbrænding i bygnings- og vejtransportsektoren, jf. bilag III, og den endelige anvendelse af de brændstoffer, der frigives til forbrug af de regulerede enheder. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for [...] begrænse risikoen for dobbelttælling af emissioner, der er omfattet af dette kapitel, og emissioner i henhold til kapitel II, [...] og III.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter vedrørende de nærmere regler for at undgå dobbelttælling og for at yde finansiel kompensation til de endelige forbrugere af brændstofferne i tilfælde, hvor en sådan dobbelttælling ikke kan undgås [...]. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22a, stk. 2.

5. Principperne for overvågning og rapportering af emissioner, der er omfattet af dette kapitel, er fastsat i bilag IV, del C.
6. Kriterierne for verifikation af emissioner, der er omfattet af dette kapitel, er anført i bilag V, del C.
7. Medlemsstaterne kan tillade forenklede overvågnings-, rapporterings- og verifikationsforanstaltninger for regulerede enheder, hvis årlige emissioner svarende til de mængder brændstof, der overgår til forbrug, er mindre end 1 000 ton kuldioxidækvivalent, i overensstemmelse med de retsakter, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1.

Artikel 30g

Administration

Artikel 13, 15a, artikel 16, stk. 1, 2, 3, 4 og 12, og artikel 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 og 29 finder anvendelse på emissioner, regulerede enheder og kvoter, der er omfattet af dette kapitel. I den forbindelse:

- a) forstås enhver henvisning til emissioner som en henvisning til emissioner, der er omfattet af dette kapitel
- b) forstås enhver henvisning til driftsledere som en henvisning til regulerede enheder, der er omfattet af dette kapitel
- c) skal enhver henvisning til kvoter læses som en henvisning til de kvoter, der er omfattet af dette kapitel.

Artikel 30h

Foranstaltninger i tilfælde af overdreven prisstigning

1. Hvis gennemsnitsprisen for kvoter på auktioner, der gennemføres i henhold til den retsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 4, i mere end tre på hinanden følgende måneder er mere end to gange den gennemsnitlige kvotepris i de seks forudgående på hinanden følgende måneder på auktionerne for de kvoter, der er omfattet af dette kapitel, [...] frigives 50 mio. kvoter, der er omfattet af dette kapitel, fra markedsstabilitetsreserven i overensstemmelse med artikel 1a, stk. 7, i afgørelse (EU) 2015/1814.

For årene 2027 og 2028 skal betingelserne i første afsnit opfyldes, hvis gennemsnitsprisen for kvoter i mere end tre på hinanden følgende måneder er mere end 1,5 gang den gennemsnitlige kvotepris i en referenceperiode på de seks på hinanden følgende foregående måneder.

2. Hvis gennemsnitsprisen for kvoter på auktioner, der gennemføres i henhold til den retsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 4, i mere end tre på hinanden følgende måneder er mere end tre gange den gennemsnitlige kvotepris i de seks forudgående på hinanden følgende måneder på auktionerne for de kvoter, der er omfattet af dette kapitel, frigives 150 mio. kvoter, der er omfattet af dette kapitel, fra markedsstabilitetsreserven i overensstemmelse med artikel 1a, stk. 7, i afgørelse (EU) 2015/1814.
3. Når betingelsen i denne artikels stk. 1 eller 2 er opfyldt, frigives yderligere kvoter i henhold til samme stykke ikke tidligere end 12 måneder derefter.
4. Hvis betingelsen i stk. 1 eller 2 er opfyldt, og stk. 3 ikke finder anvendelse, offentliggør Kommissionen straks i Den Europæiske Unions Tidende den dato, hvor betingelsen i stk. 1 eller 2 blev opfyldt.

Artikel 30i

Revision af dette kapitel

Senest den 1. januar 2028 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af bestemmelserne i dette kapitel for så vidt angår deres effektivitet, forvaltning og praktiske anvendelse, herunder om anvendelsen af reglerne i afgørelse (EU) 2015/1814 og anvendelsen af kvoter i dette kapitel til at opfylde overholdelsesforpligtelserne for de overholdelsesenheder, der er omfattet af kapitel II [...] og III. Kommissionen lader om nødvendigt denne rapport ledsage af et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af dette kapitel. Senest den 31. oktober 2031 bør Kommissionen vurdere muligheden for at integrere de sektorer, der er omfattet af bilag III, i emissionshandelssystemet for de sektorer, der er anført i bilag 1 til direktiv 2003/87/EF.

Artikel 30j

Procedurer med henblik på ensidig udvidelse af den aktivitet, der er omhandlet i bilag III, til også at omfatte andre sektorer, der ikke er omfattet af kapitel II og III

1. Fra 2027 kan medlemsstaterne i overensstemmelse med dette kapitel anvende emissionshandel på sektorer, der ikke er anført i bilag III, idet der skal tages hensyn til alle relevante kriterier, herunder navnlig virkningerne for det indre marked, mulig konkurrenceforvridning, den miljømæssige integritet af det emissionshandelssystem, der er oprettet i henhold til dette kapitel, og pålideligheden af det planlagte overvågnings- og rapporteringssystem, forudsat at udvidelsen af aktiviteten godkendes af Kommissionen.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 vedrørende godkendelse af en udvidelse, tilladelse til udstedelse af yderligere kvoter og tilladelse til andre medlemsstater til at udvide aktiviteten.

Kommissionen kan også, når den vedtager sådanne delegerede retsakter, supplere udvidelsen med yderligere regler for foranstaltninger til håndtering af mulige tilfælde af dobbelttælling, herunder for udstedelse af yderligere kvoter som kompensation for kvoter, der returneres for anvendelse af brændstoffer i aktiviteter, der er anført i bilag I. Eventuelle finansielle foranstaltninger i medlemsstaterne til fordel for sektorer og delsektorer, der er udsat for en reel risiko for kulstoflækage på grund af betydelige indirekte omkostninger, der faktisk skyldes drivhusgasemissionsomkostninger, der videregives i brændstofpriserne på grund af den ensidige udvidelse, skal være i overensstemmelse med statsstøtteregele og må ikke forårsage urimelige konkurrencefordrejninger på det indre marked.

2. Yderligere kvoter, der udstedes ved en tilladelse i henhold til denne artikel, auktioneres i overensstemmelse med kravene i artikel 30d. Uanset artikel 30d, stk. 1-4a, fastsætter de medlemsstater, der ensidigt har udvidet aktiviteterne, anvendelsen af indtægterne fra auktioneringen af disse yderligere kvoter."

- 22) Bilag I, IIb, IV og V til direktiv 2003/87/EF ændres som angivet i bilag I til nærværende direktiv, og bilag III, IIIa og IIIb indsættes i direktiv 2003/87/EF som anført i bilag I til nærværende direktiv.

Artikel 2

Ændringer af afgørelse (EU) 2015/1814

I afgørelse (EU) 2015/1814 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 4, andet punktum, affattes således:

"Den samlede mængde kvoter i omsætning i et givet år er lig med den akkumulerede mængde kvoter, der er udstedt for anlæg og rederier og ikke overført til reserven i perioden siden den 1. januar 2008, inklusive den mængde, der er udstedt i henhold til artikel 13, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF som gældende indtil den 18. marts 2018 i samme periode, og tilladelser til at anvende internationale kreditter, der er udnyttet af anlæg henhørende under EU ETS₂ [...] frem til den 31. december det givne år, minus den akkumulerede mængde verificerede emissioner i ton fra anlæg og rederier henhørende under EU ETS mellem den 1. januar 2008 og den 31. december i det samme givne år, og eventuelle kvoter annulleret i overensstemmelse med artikel 12, stk. 4, i direktiv 2003/87/EF."

- b) Følgende stk. 4a indsættes:

"4a. Fra [året efter dette direktivs ikrafttræden] skal beregningen af den samlede mængde kvoter i omsætning i et givet år omfatte den akkumulerede mængde kvoter, der er udstedt for luftfart, og den akkumulerede mængde verificerede emissioner i ton fra luftfart henhørende under EU ETS, med undtagelse af emissioner fra flyvninger på ruter, der er omfattet af kompensationer, som beregnes i henhold til artikel 12, stk. 6, mellem den 1. januar [året efter dette direktivs ikrafttræden] og den 31. december det pågældende år. [...]"

De kvoter, der annulleres i henhold til artikel 3ga i direktiv 2003/87/EF, betragtes som udstedt med henblik på beregningen af den samlede mængde kvoter i omsætning."

c) Stk. 5 og 5a affattes således:

"5. Hvis den samlede mængde kvoter i omsætning i et givet år ligger mellem 833 mio. og 1 096 mio. kvoter, trækkes en mængde kvoter svarende til forskellen mellem den samlede mængde kvoter i omsætning, jf. den seneste offentliggørelse i henhold til nærværende artikels stk. 4, og 833 mio. kvoter fra den mængde kvoter, som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 10, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF, og overføres til reserven i løbet af en periode på 12 måneder, der begynder den 1. september det pågældende år. Hvis den samlede mængde kvoter i omsætning overstiger 1 096 mio. kvoter, svarer den mængde kvoter, der skal fratrækkes den mængde kvoter, som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 10, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF, og som skal overføres til reserven i løbet af en periode på 12 måneder, der begynder den 1. september det pågældende år, til 12 % af den samlede mængde kvoter i omsætning. Uanset sidste punktum fordobles procentsatsen indtil den 31. december 2030.

Med forbehold af den samlede mængde kvoter, der skal fratrækkes i henhold til nærværende stykke, skal kvoter omhandlet i artikel 10, stk. 2, første afsnit, litra b), i direktiv 2003/87/EF frem til den 31. december 2030 ikke tages i betragtning ved beregning af medlemsstaternes andele, som indgår i denne samlede mængde.

5a. Kvoter anbragt i reserven, der overstiger 400 mio. kvoter, er fra 2023 ikke længere gyldige, medmindre andet er blevet besluttet under den første evaluering, der udføres i overensstemmelse med artikel 3."

d) Stk. 7 affattes således:

"7. Finder nærværende artikels stk. 6 ikke anvendelse, og er betingelsen i artikel 29a, første afsnit, i direktiv 2003/87/EF opfyldt i et givet år, frigives der 75 mio. kvoter fra reserven, som lægges til mængden af kvoter, som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 10, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF. Er der mindre end 75 mio. kvoter i reserven, frigives alle kvoter i reserven i henhold til dette stykke. Er betingelsen i artikel 29a, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF opfyldt, fordeles de mængder, der skal frigives fra reserven i henhold til nævnte bestemmelse, ligeligt i en periode på tre måneder, der begynder senest to måneder efter den dato, hvor betingelsen i artikel 29a, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF er opfyldt som meddelt af Kommissionen i overensstemmelse med stk. 1, fjerde afsnit."

2) Følgende indsættes som artikel 1a:

"Artikel 1a

Markedsstabilitetsreservens funktion i bygnings- og vejtransportsektoren

1. Kvoter, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, overføres til og frigives fra en særskilt del af den reserve, der er oprettet i henhold til artikel 1 i denne afgørelse, i overensstemmelse med reglerne i denne artikel.
2. Overførslen til reserven i henhold til denne artikel træder i kraft den 1. september 2028. De kvoter, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, overføres til, opbevares i og frigives fra reserven adskilt fra de kvoter, der er omfattet af artikel 1 i denne afgørelse.

3. I 2027 oprettes den i stk. 1 omhandlede del i overensstemmelse med artikel 30d, stk. 2, andet afsnit, i direktiv 2003/87/EF. Senest den 1. januar 2031 er de kvoter, der er omhandlet i dette stykke, og som ikke frigives fra reserven, ikke længere gyldige.
4. Kommissionen offentliggør hvert år senest den 15. maj i det følgende år den samlede mængde kvoter i omsætning, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, adskilt fra mængden af kvoter i omsætning i henhold til artikel 1, stk. 4. Den samlede mængde kvoter i omsætning i henhold til denne artikel i et givet år er lig med den akkumulerede mængde kvoter omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, der er udstedt i perioden siden den 1. januar 2027, minus den akkumulerede mængde verificerede emissioner i ton omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF for perioden mellem den 1. januar 2027 og den 31. december i det samme givne år og eventuelle kvoter omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, der er annulleret i overensstemmelse med artikel 12, stk. 4, i direktiv 2003/87/EF. Den første offentliggørelse finder sted senest den 15. maj 2028.
5. Hvis den samlede mængde kvoter i omsætning i et givet år, jf. den seneste offentliggørelse i henhold til nærværende artikels stk. 4, overstiger 440 mio. kvoter, trækkes der 100 mio. kvoter fra den mængde kvoter, der er omfattet af kapitel IVa, og som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 30d i direktiv 2003/87/EF, og overføres til reserven i løbet af en periode på 12 måneder, der begynder den 1. september det pågældende år.
6. Hvis den samlede mængde kvoter i omsætning i et givet år er mindre end 210 mio., frigives der 100 mio. kvoter, der er omfattet af kapitel IVa, fra reserven, som lægges til den mængde kvoter, der er omfattet af kapitel IVa, og som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 30d i direktiv 2003/87/EF. Er der mindre end 100 mio. kvoter i reserven, frigives alle kvoter i reserven i henhold til dette stykke.

7. De mængder, der skal frigives fra reserven i henhold til artikel 30h i direktiv 2003/87/EF, lægges til den kvotemængde, der er omfattet af kapitel IVa, og som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 30d i direktiv 2003/87/EF senest tre måneder efter regnet fra en måned efter den dato, hvor betingelserne blev opfyldt i overensstemmelse med offentliggørelsen heraf i Den Europæiske Unions Tidende[...] i henhold til artikel 30h i direktiv 2003/87/EF.
8. Artikel 1, stk. 8, og artikel 3 finder anvendelse på kvoter, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF."

Artikel 3

[Artikel 3 vil blive adskilt fra dette ændringsdirektiv og blive en selvstændig forordning om ændring af forordning (EU) 2015/757 – tekst flyttet til efter artikel 8³⁶]

Artikel 4

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme [...] dette direktiv senest den 31. december 2023. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.
2. Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

³⁶ Jf. WK 7351/2022 ADD 2.

Artikel 5

Overgangsbestemmelser

[...] Når medlemsstaterne opfylder deres forpligtelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i dette direktiv, sikrer de, at deres nationale lovgivning til gennemførelse af artikel 3, litra u), artikel 10a, stk. 3 og 4, artikel 10c, stk. 7, og bilag I, punkt 1, i direktiv 2003/87/EF, i den version, der var gældende den [*dagen før datoen for dette direktivs ikrafttræden*], fortsat finder anvendelse indtil den 31. december 2025. De anvender deres nationale foranstaltninger til gennemførelse af ændringer af disse bestemmelser fra den 1. januar 2026.

Artikel 6

[...] ³⁷

Artikel 7

Ikrafttræden og anvendelsesdato for artikel 2

1. Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Artikel 2 finder anvendelse fra den 1. januar 2024³⁸.

³⁷ Artikel 6 udgår, fordi ændringerne af forordning (EU) 2015/757 er blevet adskilt fra direktivet. Indholdsmæssigt erstattet af artikel 2 i ændringsforordningen som anført nedenfor.

³⁸ Dette erstatter henvisningen til artikel 2 i gennemførelsesbestemmelsen. Den nævnte dato sikrer, at ændringerne i artikel 2 finder anvendelse samtidig med de nationale foranstaltninger til gennemførelse af artikel 1.

Artikel 8

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne. [...]

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand

Ændringer af forordning (EU) 2015/757 for at sikre medtagelse af søfartsaktiviteter i EU ETS og af andre drivhusgasser end CO₂³⁹

Artikel 1

⁴⁰I forordning (EU) 2015/757 foretages følgende ændringer:

-2) I hele forordningen, bortset fra artikel 1 og 2, artikel 3, litra a) og r), artikel 21, stk. 5, bilag I og II, erstattes udtrykket "CO₂-emissioner" med udtrykket "drivhusgasemissioner", og udtrykket "udledt CO₂" erstattes med udtrykket "udledte drivhusgasser".

-1) Artikel 1 affattes således:

"Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner og af andre relevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis."

0) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

"1. Denne forordning gælder for skibe på 5 000 bruttotonnage og herover med hensyn til de drivhusgasemissioner, der udledes, når de sejler fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion.

1a. De drivhusgasser, der er omfattet af denne forordning, er:

a) kuldioxid (CO₂)

³⁹ Betragtninger tilføjes.

⁴⁰ Forslag fra WK 7351/2022 ADD 1.

b) for så vidt angår emissioner fra den [1. januar 2024] methan (CH₄) og

c) for så vidt angår emissioner fra den [1. januar 2024], dinitrogenoxid (N₂O).

Når denne forordning henviser til de samlede aggregerede mængder af emissioner eller udledte drivhusgasser, forstås dette som en henvisning til de samlede aggregerede mængder af hver gas særskilt⁴¹.

1b. Fra den 1. januar 2025 gælder denne forordning også for fragtskibe på 400 bruttotonnage og herover med hensyn til de drivhusgasemissioner, der udledes, når de sejler fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion."

1) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

(a) Litra a) affattes således:

"a) "drivhusgasemissioner": skibes udledning af drivhusgasser, der er omfattet af forpligtelserne i denne forordning i henhold til artikel 2, stk. 1a [...]".

(b) Litra b), d) og m) affattes således:

"b) "anløbshavn": en " anløbshavn "som defineret i artikel 3, litra wa), i **Europa-Parlamentets og Rådets** direktiv 2003/87/EF".⁴²

"d) "rederi": rederi som defineret i artikel 3, litra v), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF".

"m) "rapporteringsperiode": perioden fra den 1. januar til og med den 31. december. For sejlads, der indledes i ét kalenderår og afsluttes i et andet, indberettes de respektive data i det pågældende kalenderår."

⁴¹ For at sikre, at hver gas indberettes særskilt i hele forordningen, hvilket vil give mulighed for at fastslå en samlet aggregeret mængde af CO₂-ækvivalente emissioner.

⁴² I overensstemmelse med angivelserne i WK 7351/2022 skal ændringerne vedrørende omladningshavne også afspejles i MRV-forordningen.

(c) Følgende indsættes som litra q) og r):

"q) "administrerende myndighed": den administrerende myndighed for så vidt angår et rederi som omhandlet i artikel 3gd i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF*

r) "aggregerede emissionsdata på rederiniveau": summen af drivhusgasemissioner fra gasser, der er opført i bilag I til direktiv 2003/87/EF, for så vidt angår søtransportaktiviteter, og som skal rapporteres i henhold til nævnte direktiv, for alle skibe, som det er ansvarligt for i rapporteringsperioden.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 25.10.2003, s. 32)."

2) I artikel 4 tilføjes følgende stk. 8:

"8. Rederierne indberetter de aggregerede emissionsdata på rederiniveau for de skibe, som de har ansvaret for, i en rapporteringsperiode i henhold til artikel 11a."

3) Artikel 5, stk. 2, affattes således:

"2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre [...] bilag I og [...] II for at tage hensyn til medtagelsen af methan- og dinitrogenoxidemissioner i denne forordnings anvendelsesområde, revisioner af direktiv 2003/87/EF, herunder tilpasning til de gennemførelsesretsakter, der vedtages i henhold til artikel 14, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF, relevante internationale regler samt internationale og europæiske standarder. Kommissionen tillægges også beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre bilag I og II for at præcisere elementerne i de overvågningsmetoder, der er fastsat deri, i lyset af den teknologiske og videnskabelige udvikling og for at sikre, at EU ETS, der er oprettet i henhold til direktiv 2003/87/EF, fungerer effektivt.

Kommissionen vedtager senest den [1. oktober 2023] sådanne delegerede retsakter om ændring af bilag I og II, som er nødvendige for at medtage methan- og dinitrogenoxidemissioner i denne forordnings anvendelsesområde. Metoderne i bilag I og reglerne i bilag II skal, hvis det er relevant, bringes i overensstemmelse med metoderne og reglerne i forordning [xxx/yyyy] om [FuelEU Maritime, 2021/0210 (COD)]."

4) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

-a) Stk. 3, litra b), affattes således:

"b) rederiets navn og adresse, telefonnummer og e-mail-adresse på en kontaktperson og det unikke IMO-identifikationsnummer for rederiet og den registrerede ejer".

a) Stk. 5 affattes således:

"5. Rederierne skal anvende standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner, og overvågningsplanerne skal indsendes ved hjælp af automatiserede systemer og dataudvekslingsformater. Disse modeller, herunder de tekniske regler for ensartet anvendelse og automatisk overførsel, fastlægges af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2."

b) Følgende stk. 6, 7 og 8 tilføjes:

"6. [...] Senest den [1. april 2024] forelægger rederierne den ansvarlige administrerende myndighed en overvågningsplan for hvert af deres skibe, der er omfattet af denne forordning, som verifikatoren først vurderer som værende i overensstemmelse med denne forordning, og som afspejler medtagelsen af methan- og dinitrogenoxidemissioner i denne forordnings anvendelsesområde.

7. Uanset stk. 6 skal rederierne for skibe, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde første gang efter den [1. januar 2024] [...], indsende en overvågningsplan i overensstemmelse med kravene i denne forordning til den ansvarlige forvaltningsmyndighed uden unødigt forsinkelse og senest tre måneder efter hvert skibs første anløb af en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

8. Senest den [indsæt dato to år efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] [...] godkender de ansvarlige administrerende myndigheder de overvågningsplaner, som rederierne har forelagt, i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter, som Kommissionen vedtager i henhold til andet afsnit. For skibe, der er omfattet af anvendelsesområdet for [det reviderede ETS-direktiv] for første gang efter den [1. januar 2024] [...], godkender den ansvarlige forvaltningsmyndighed den forelagte overvågningsplan senest fire måneder efter skibets første anløb af en havn under en medlemsstats jurisdiktion i overensstemmelse med reglerne i de delegerede retsakter, som Kommissionen har vedtaget i henhold til andet afsnit.

Kommissionen vedtager senest den [1. oktober 2023] delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre bestemmelserne vedrørende reglerne for overvågningsplaner i artikel 6, 7, 8, 9 og 10 for at tage hensyn til medtagelsen af methan- og dinitrogenoxidemissioner i denne forordnings anvendelsesområde.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 til supplerings af denne forordning med regler for de administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner."

5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4, andet punktum, affattes således:

"Efter vurderingen underretter verifikatoren rederiet om, hvorvidt disse ændringer er i overensstemmelse. Rederiet skal indsende sin ændrede overvågningsplan til den ansvarlige administrerende myndighed, når det har modtaget en meddelelse fra verifikatoren om, at overvågningsplanen er i overensstemmelse."

b) Følgende stk. 5 tilføjes:

"5. Den administrerende myndighed godkender ændringer af overvågningsplanen i henhold til stk. 2, litra a), b), c) og d), i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter, som Kommissionen vedtager i henhold til andet afsnit i dette stykke.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning vedrørende regler for de administrerende myndigheders godkendelse af ændringer i overvågningsplanerne."

6) I artikel 10, stk. 1, tilføjes som litra k)⁴³:

"k) de samlede aggregerede [...] emissioner af drivhusgasser, der er omfattet af direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter i overensstemmelse med bilag I til nævnte direktiv, der skal indberettes i henhold til nævnte direktiv [...] i forbindelse med søtransportaktiviteter, sammen med de oplysninger, der er nødvendige for at begrunde anvendelsen af enhver relevant undtagelse fra artikel 12, stk. 3, i nævnte direktiv, jf. direktivets artikel 12, stk. 3-e, 3-d, 3-c og 3-b."

6a) I artikel 11, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

"Fra 2025 skal rederierne hvert år senest den 31. marts til deres ansvarlige administrerende myndighed, til myndighederne i de relevante flagstater for skibe, der fører en medlemsstats flag, og til Kommissionen indsende en emissionsrapport for hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med artikel 13. Den administrerende myndighed kan kræve, at rederierne indsender deres emissionsrapport før den 31. marts, men ikke tidligere end den 28. februar."

6b) Artikel 11, stk. 2, affattes således:

"2. Såfremt et skib skifter rederi, skal det tidligere rederi så tæt på dagen for afslutningen af ændringen som praktisk muligt og senest tre måneder derefter for skibe, der fører en medlemsstats flag, til de berørte flagstater myndigheder, til det nye rederi og til Kommissionen indsende en rapport, som dækker de samme elementer som emissionsrapporten, men som kun omfatter den periode, hvor aktiviteterne er udført under dets ansvar."

⁴³ Tekst tilpasset for at tage hensyn til medtagelsen af ikke-CO₂-emissioner.

6c) I artikel 11 tilføjes følgende stykke:

"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre bestemmelserne vedrørende reglerne for rapportering i artikel 11, 11a og 12 for at tage hensyn til medtagelsen af metan- og dinitrogenoxidemissioner i denne forordnings anvendelsesområde. Den første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest den [1. oktober 2023]."

7) Følgende indsættes som artikel 11a:

"Artikel 11a

Rapportering og indsendelse af aggregerede emissionsdata på rederiniveau

1. Rederierne fastlægger de aggregerede emissionsdata på rederiniveau i en rapporteringsperiode på grundlag af dataene i emissionsrapporten og den rapport, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, for hvert skib, som de var ansvarlige for i rapporteringsperioden, i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 4.
2. Fra 2025 [...] forelægger rederiet senest den 31. marts hvert år den ansvarlige administrerende myndighed de aggregerede emissionsdata på rederiniveau, som omfatter emissionerne i den rapporteringsperiode, der skal indberettes i henhold til direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter, i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter vedtaget i henhold til stk. 4, og som verificeres i overensstemmelse med kapitel III i denne forordning ("verificerede aggregerede emissionsdata på rederiniveau").
3. Den administrerende myndighed kan kræve, at rederierne indsender verificerede aggregerede emissionsdata på rederiniveau før den 31. marts, men ikke tidligere end den 28. februar.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning med reglerne for overvågning og rapportering af aggregerede data på rederiniveau og for indsendelse af aggregerede emissionsdata på rederiniveau til den administrerende myndighed."

8) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

"Emissionsrapportens format og rapportering af aggregerede emissionsdata på rederiniveau"

b) Stk. 1 affattes således:

"1. Emissionsrapporten og rapporteringen af aggregerede emissionsdata på rederiniveau indsendes ved hjælp af automatiske systemer og dataudvekslingsformater, herunder elektroniske skabeloner."

9) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Verifikatoren vurderer, om emissionsrapporten og den rapport, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, er i overensstemmelse med kravene i artikel 8-12 og bilag I og II."

b) Følgende tilføjes som stk. 5 og 6:

"5. Verifikatoren vurderer, om de aggregerede emissionsdata på rederiniveau er i overensstemmelse med kravene i de delegerede retsakter, der vedtages i henhold til stk. 6.

Hvis verifikatoren med rimelig sikkerhed konkluderer, at de aggregerede emissionsdata på rederiniveau er fri for væsentlige ukorrekte angivelser, skal verifikatoren udstede en verifikationsrapport, hvoraf det fremgår, at de aggregerede emissionsdata på rederiniveau er blevet verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter vedtaget i henhold til stk. 6.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning med reglerne for verifikation af aggregerede emissionsdata på rederiniveau og udstedelse af en verifikationsrapport."

10) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2, litra d), affattes således:

"d) de beregninger, der fører til bestemmelse af de samlede [...] drivhusgasemissioner og de samlede aggregerede [...] emissioner af drivhusgasser, der er omfattet af direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter i overensstemmelse med bilag I til nævnte direktiv, der skal indberettes i henhold til nævnte direktiv [...] i forbindelse med søtransportaktiviteter".

b) Følgende stk. 4 tilføjes:

"4. Når verifikatoren overvejer verifikationen af de aggregerede emissionsdata på rederiniveau, vurderer han de rapporterede datas fuldstændighed og konsistens med oplysningerne fra rederiet, herunder dets verificerede emissionsrapporter og den rapport, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2."

11) I artikel 15 tilføjes følgende stk. 6:

"6. For så vidt angår verifikationen af aggregerede emissionsdata på rederiniveau, skal verifikatoren og rederiet overholde de verifikationsregler, der er fastsat i de delegerede retsakter, der vedtages i henhold til andet afsnit. Verifikatoren verificerer ikke emissionsrapporten og den rapport, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, for hvert skib, som rederiet har ansvaret for.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning med reglerne for verifikation af aggregerede emissionsdata på rederiniveau, herunder verifikationsmetoder og verifikationsprocedure."

12) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

"1. Verifikatorer, der vurderer overvågningsplanerne, emissionsrapporterne og de aggregerede emissionsdata på rederiniveau og udsteder verifikationsrapporter og overensstemmelsesdokumenter som omhandlet i denne forordning, akkrediteres for aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008."

13) Artikel 20, stk. 3, affattes således⁴⁴:

"3. For skibe, der ikke har overholdt overvågnings- og rapporteringskravene i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvis andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har sikret overholdelse, kan den kompetente myndighed i indsejlingshavnens medlemsstat, efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, udstede en afgørelse om bortvisning, som meddeles Kommissionen, EMSA, de øvrige medlemsstater og den pågældende flagstat. Som følge af udstedelsen af en sådan afgørelse om bortvisning skal enhver medlemsstat, med undtagelse af den medlemsstat, hvis flag skibet fører, nægte det pågældende skib adgang til en af sine havne, indtil rederiet opfylder sine overvågnings- og rapporteringsforpligtelser i henhold til artikel 11 og 18. Hvis skibet fører en medlemsstats flag og anløber [...] eller befinder sig [...] i en af dens havne, skal den pågældende medlemsstat, efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger [...], tilbageholde skibet, indtil rederiet opfylder sine forpligtelser.

⁴⁴ Tilpasses ETS-direktivets ordlyd.

Hvis et skib, der fører en medlemsstats flag, konstateres med en fejl som omhandlet i første afsnit, mens det befinder sig i en af havnene i den medlemsstat, hvis flag skibet fører, kan den pågældende medlemsstat, efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, udstede en afgørelse om tilbageholdelse af flag, indtil rederiet opfylder sine forpligtelser. Den underretter Kommissionen, EMSA og de andre medlemsstater herom. [...]

Opfyldelsen af disse forpligtelser bekræftes ved forelæggelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument for den kompetente nationale myndighed, som udstedte afgørelsen om bortvisning. Dette stykke berører ikke de internationale søfartsregler, der gælder i tilfælde af nødstedte skibe."

13a) I artikel 20, stk. 5, tilføjes følgende afsnit:

"Muligheden for at blive undtaget i henhold til dette stykke gælder ikke for en medlemsstat, hvis ansvarlige myndighed er den administrerende myndighed for et rederi."

13b) Artikel 21, stk. 2, litra a), affattes således:

"a) skibets identitet (navn, rederi, IMO-identifikationsnummer og registreringshavn eller hjemsted)".

13c) I artikel 21, stk. 5, foretages følgende ændringer:

"5. Kommissionen vurderer hvert andet år søtransportsektorens samlede indvirkning på det globale klima, herunder via ikke-CO₂-relaterede emissioner eller virkninger fra andre drivhusgasser og partikler med et globalt opvarmningspotentiale, der ikke er omfattet af denne forordning."

13d) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 22a

Revision

Kommissionen reviderer senest den 31. december 2024 denne forordning, navnlig under hensyntagen til de videre erfaringer med dens gennemførelse, [...] især for at medtage skibe[...] under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, i denne forordnings anvendelsesområde med henblik på en eventuel efterfølgende medtagelse heraf i direktiv 2003/87/EF eller på at foreslå andre foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra sådanne skibe. Revisionen ledsages om nødvendigt af et forslag til ændring af denne forordning."

14) I artikel 23 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 tilføjes følgende afsnit:

"Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. [...] artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 5, artikel 11a, stk. 4, artikel 13, stk. 6, og artikel 15, stk. 6, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra ikrafttrædelsen af [den reviderede MRV-forordning]."

b) I stk. 3 og 5 erstattes ordene "artikel 5, stk. 2, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3" af ordene "artikel 5, stk. 2, artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 5, artikel 11a, stk. 4, artikel 13, stk. 6, artikel 15, stk. 5, artikel 15, stk. 6, og artikel 16, stk. 3".

c) I stk. 5 tilføjes følgende afsnit:

"Første afsnit, sidste punktum, finder dog ikke anvendelse på delegerede retsakter vedtaget senest den 1. oktober 2023 i henhold til artikel 5, stk. 2, andet afsnit, artikel 6, stk. 8, andet afsnit, artikel 11, stk. 4, og artikel 15, stk. 5."

Artikel 2

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra ikrafttrædelsesdatoen. Artikel 1, stk. 1, litra b), finder dog anvendelse fra den 1. januar 2024.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

BILAG

Bilag I til direktiv 2003/87/EF ændres således:

Punkt 1 og 3 affattes således:

"1. Anlæg eller dele af anlæg, der benyttes til forskning, udvikling af og forsøg med nye produkter og processer [...], er ikke omfattet af dette direktiv. [...] Anlæg, hvis der i løbet af den forudgående relevante femårsperiode, jf. artikel 11, stk. 1, andet afsnit, har været emissioner fra forbrænding af biomasse, der opfylder kriterierne i artikel 14, som gennemsnitligt bidrager til mere end 95 % af de samlede gennemsnitlige drivhusgasemissioner, er ikke omfattet af dette direktiv.

3. Når et anlægs samlede nominelle indfyrede termiske effekt beregnes med henblik på at afgøre, hvorvidt det skal medtages i EU ETS, sammenlægges den nominelle indfyrede termiske effekt i alle anlæggets tekniske enheder, der forbrænder brændsel. Disse enheder kan bl.a. omfatte alle typer af kedler, brændere, turbiner, varmeaggregater, industriovne, forbrændingsovne, sintringsovne, brændeovne, tørreovne, motorer, brændselsceller, kemisk looping forbrænding, gasflaring og termiske eller katalytiske efterbrændere. Enheder med en nominel indfyret termisk effekt på under 3 MW indgår ikke i denne beregning."

– I tabellen foretages følgende ændringer:

i) Anden række affattes således:

Raffinering af olie, hvor der drives forbrændingsenheder med en samlet nominel indfyret termisk effekt på mere end 20 MW	Kuldioxid".
--	-------------

ii) Femte række affattes således:

"Produktion af jern eller stål (første eller anden smeltning) med dertil hørende strengstøbning og med en kapacitet på mere end 2,5 ton/time	Kuldioxid".
--	-------------

iii) Syvende række affattes således:

"Fremstilling af primær aluminium eller aluminiumoxid	Kuldioxid og <u>perfluorcarboner</u> ".
---	---

(a) **15. række af aktivitetskategorier affattes således:**

3) "Tørring eller brænding af gips eller fremstilling af gipsplader og andre gipsprodukter med en produktionskapacitet for brændt gips eller tørret sekundært gips på over 20 ton/dag	4) Kuldioxid".
---	----------------

iv) **18. række affattes således:**

"Produktion af kønrøg, hvor organiske stoffer som olie, tjære og kraknings- og destillationsrester forkulles, med en produktionskapacitet på mere end 50 ton/dag	Kuldioxid".
--	-------------

v) **24. række affattes således:**

"Produktion af brint (H ₂) og syntesegas med en produktionskapacitet på mere end 25 ton/dag	Kuldioxid".
---	-------------

vi) **27. række affattes således:**

"Transport af drivhusgasser med henblik på geologisk lagring i et lagringsanlæg, der er godkendt i henhold til direktiv 2009/31/EF, med undtagelse af de emissioner, der er omfattet af en anden aktivitet i henhold til dette direktiv	Kuldioxid".
---	-------------

vii) Følgende række tilføjes efter den sidste nye række med en adskillelselinje mellem:

<p>"Søtransport</p> <p>Søtransportaktiviteter for skibe, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757, og som udfører rejser med det formål at transportere passagerer eller gods i erhvervsmæssigt øjemed</p>	<p>[...] <u>Kuldioxid</u>".</p>
---	---------------------------------

1) Bilag IIb til direktiv 2003/87/EF affattes således:

"Bilag IIb

**Del A – FORDELING AF MIDLER FRA MODERNISERINGSFONDEN I HENHOLD TIL
ARTIKEL 10, STK. 1, TREDJE AFSNIT**

	Del
Bulgarien	5,84 %
Tjekkiet	15,59 %
Estland	2,78 %
Kroatien	3,14 %
Letland	1,44 %
Litauen	2,57 %
Ungarn	7,12 %
Polen	43,41 %
Rumænien	11,98 %
Slovakiet	6,13 %

**Del B – FORDELING AF MIDLER FRA MODERNISERINGSFONDEN I HENHOLD TIL
ARTIKEL 10, STK. 1, FJERDE AFSNIT**

	Del
Bulgarien	<u>4,9</u> %
Tjekkiet	12, <u>6</u> %
Estland	2, <u>1</u> %
Grækenland	10, <u>1</u> %
Kroatien	2,3 %
Letland	1, <u>0</u> %
Litauen	1,9 %
Ungarn	5, <u>8</u> %
Polen	34, <u>2</u> %
Portugal	8, <u>6</u> %
Rumænien	9, <u>7</u> %
Slovakiet	4, <u>8</u> %
<u>Slovenien</u>	<u>2,0</u> %"

2) Følgende bilag indsættes som bilag III, IIIa og IIIb til direktiv 2003/87/EF:

"BILAG III

AKTIVITET OMFATTET AF KAPITEL IVa

<p>Aktivitet:</p> <p>1. Overgang til forbrug for brændsel, der anvendes til forbrænding i bygnings- og vejtransportsektoren.</p> <p>Denne aktivitet omfatter ikke:</p> <p>a) overgang til forbrug for brændstoffer, der anvendes til de aktiviteter, der er anført i bilag I til dette direktiv, undtagen hvis de anvendes til forbrænding i forbindelse med transport af drivhusgasser med henblik på geologisk lagring (aktivitetsrække syvogtyve)</p> <p>b) overgangen til forbrug for brændstoffer, for hvilke emissionsfaktoren er nul.</p> <p>2. Bygnings- og vejtransportsektoren skal svare til følgende emissionskilder, der er defineret i IPCC's retningslinjer for nationale drivhusgasopgørelser fra 2006, med de nødvendige ændringer af disse definitioner som følger:</p> <p>a) Kombineret kraftvarmeproduktion (kildekategorikode 1A1a ii) og varmegærker (kildekategorikode 1A1a iii), for så vidt de producerer varme til kategorierne under litra c) og d) i dette punkt, enten direkte eller gennem fjernvarmenet</p> <p>b) Vejtransport (kildekategorikode 1A3b), undtagen brug af landbrugskøretøjer på asfalterede veje</p> <p>c) Kommerciel/institutionel (kildekategorikode 1A4a)</p> <p>d) Beboelse (kildekategorikode 1A4b).</p>	<p>Drivhusgasser</p> <p>Kuldioxid (CO₂)</p>
--	--

**JUSTERING AF LINEÆR REDUKTIONSFAKTOR I OVERENSSTEMMELSE MED
ARTIKEL 30c, stk. 2**

1. Hvis de gennemsnitlige emissioner, der rapporteres i henhold til kapitel IVa for årene 2024 til 2026, er mere end 2 % højere end værdien af 2025-mængden defineret i overensstemmelse med artikel 30c, stk. 1, og hvis disse forskelle ikke skyldes forskellen på mindre end 5 % mellem de emissioner, der rapporteres i henhold til kapitel IVa, og opgørelsesdataene for 2025 Unionens drivhusgasemissioner fra UNFCCC's kildekategorier for de sektorer, der er omfattet af kapitel IVa, beregnes den lineære reduktionsfaktor ved at justere den lineære reduktionsfaktor, der er omhandlet i artikel 30c, stk. 1.
2. Den justerede lineære reduktionsfaktor i overensstemmelse med punkt 1 bestemmes som følger:

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

LRF_{adj} er den justerede lineære reduktionsfaktor

$MRV_{[2024-2026]}$ er gennemsnittet af verificerede emissioner i henhold til kapitel IVa for årene 2024 til 2026

$ESR_{[2024]}$ er værdien af 2024-emissioner som defineret i overensstemmelse med artikel 30c, stk. 1, for de sektorer, der er omfattet af kapitel IVa

$LRF_{[2024]}$ er den lineære reduktionsfaktor, der er omhandlet i artikel 30c, stk. 1.]"

3) I bilag IV til direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

I del A ændres afsnittet "Beregning" således:

i) I fjerde afsnit affattes sidste punktum "Emissionsfaktoren for biomasse er nul" således:

"Emissionsfaktoren for biomasse, der opfylder bæredygtighedskriterierne og drivhusgasemissionsbesparelseskriterierne for anvendelse af biomasse som fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuelle nødvendige tilpasninger med henblik på anvendelse i henhold til dette direktiv som fastsat i de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 14, er nul."

ii) Sjette afsnit affattes således:

"Der anvendes standardoxideringsfaktorer udviklet i henhold til direktiv 2010/75/EU, medmindre driftslederen kan påvise, at aktivitetsspecifikke faktorer er mere nøjagtige."

b) I del B, afsnittet "Overvågning af kuldioxidemissioner", fjerde afsnit, affattes sidste punktum "Emissionsfaktoren for biomasse er nul" således:

"Emissionsfaktoren for biomasse, der opfylder bæredygtighedskriterierne og drivhusgasemissionsbesparelseskriterierne for anvendelse af biomasse som fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuelle nødvendige tilpasninger med henblik på anvendelse i henhold til dette direktiv som fastsat i de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 14, er nul."

a) Følgende del C indsættes:

"Del C – Overvågning og rapportering af emissioner svarende til den aktivitet, der er omhandlet i bilag III

Overvågning af emissionerne

Emissionerne overvåges på grundlag af beregninger.

Beregning

Emissionerne beregnes ved hjælp af følgende formel:

Brændstof, der overgår til forbrug × emissionsfaktor

Brændstof, der overgår til forbrug, skal omfatte den mængde brændstof, der frigives til forbrug af den regulerede enhed.

IPCC's standardemissionsfaktorer (fra IPCC-retningslinjerne for drivhusgasopgørelser fra 2006 eller senere ajourføringer af disse retningslinjer) finder anvendelse, medmindre brændstofs specifikke emissionsfaktorer, som uafhængige akkrediterede laboratorier har identificeret ved hjælp af godkendte analysemetoder, er mere nøjagtige.

Der foretages en særskilt beregning for hver reguleret enhed og for hvert brændsel.

Rapportering af emissioner

Hver reguleret enhed medtager følgende oplysninger i sin rapport:

A. Data til identifikation af den regulerede enhed, herunder:

- den regulerede enheds navn
- den regulerede enheds adresse, herunder postnummer og land
- typen af de brændstoffer, der overgår til forbrug, og de aktiviteter, gennem hvilke brændstofferne overgår til forbrug, herunder den anvendte teknologi
- adresse, telefon- og fax-nr. samt e-mailadresse på en kontaktperson og
- navnet på ejeren af den regulerede enhed og på et eventuelt moderselskab.

B. For hver type brændstof, der overgår til forbrug, og som anvendes til forbrænding i bygnings- og vejtransportsektoren som defineret i bilag III, for hvilke emissionerne beregnes:

- mængde brændstof, der er overgået til forbrug
- emissionsfaktorer
- samlede emissioner
- slutanvendelse(r) af det brændstof, der overgår til forbrug, og
- usikkerhed.

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger til at samordne rapporteringskravene med eventuelle eksisterende rapporteringskrav for at minimere virksomhedernes rapporteringsbyrde."

4) I bilag V til direktiv 2003/87/EF indsættes som del C:

"Del C – Verifikation af emissioner svarende til den aktivitet, der er omhandlet i bilag III

Generelle principper

1. Emissioner svarende til den aktivitet, der er omhandlet i bilag III, skal verificeres.
2. I verifikationsprocessen tages der hensyn til rapporten i henhold til artikel 14, stk. 3, og til overvågning i det foregående år. Verifikationen skal omfatte overvågningssystemernes og de rapporterede emissionsdata og -oplysningers pålidelighed, troværdighed og nøjagtighed, herunder navnlig:
 - a) de indberettede brændstoffer, der overgår til forbrug, og tilhørende beregninger
 - b) valg og anvendelse af emissionsfaktorer
 - c) de beregninger, der fører til bestemmelsen af de samlede emissioner.

3. Rapporterede emissioner kan kun valideres, hvis det på grundlag af pålidelige og troværdige data og oplysninger er muligt at bestemme emissionerne med en høj grad af sikkerhed. En høj grad af sikkerhed kræver, at den regulerede enhed påviser, at:

a) de indberettede data er fri for uoverensstemmelser

b) indsamlingen af data er foretaget i overensstemmelse med de gældende videnskabelige standarder, og

c) den regulerede enheds relevante optegnelser er fuldstændige og konsekvente.

4. Verifikator gives adgang til alle anlægsområder og oplysninger af betydning for genstanden for verifikationen.

5. Verifikatoren skal tage hensyn til, om den regulerede enhed er registreret under EU's ordning for miljøledelse og miljørevision (EMAS).

Metodologi

Strategisk analyse

6. Verifikationen baseres på en strategisk analyse af alle de mængder brændstof, der overgår til forbrug hos den regulerede enhed. Dette kræver, at verifikatoren har et overblik over alle de aktiviteter, hvorigennem den regulerede enhed frigiver brændstofferne til forbrug, og deres betydning for emissionerne.

Procesanalyse

7. Verifikationen af de indsendte oplysninger foretages, hvor det er relevant, på den regulerede enheds anlægsområde. Verifikator anvender stikprøvekontrol for at kontrollere pålideligheden af de rapporterede data og oplysninger.

Risikoanalyse

8. Verifikatoren indsender alle de midler, hvormed brændstofferne frigives til forbrug af den regulerede enhed, til en vurdering af pålideligheden af dataene om den regulerede enheds samlede emissioner.

9. På grundlag af denne analyse skal verifikatoren udtrykkeligt identificere ethvert element med høj fejlrisiko og andre aspekter af overvågnings- og rapporteringsproceduren, som sandsynligvis vil bidrage til fejl ved bestemmelsen af de samlede emissioner. Dette omfatter navnlig de beregninger, der er nødvendige for at bestemme emissionsniveauet fra de enkelte kilder. Der skal lægges særlig vægt på de elementer, der indebærer en høj fejlrisiko, og ovennævnte aspekter af overvågningsproceduren.

10. Verifikatoren skal tage hensyn til eventuelle effektive risikostyringsmetoder, som den regulerede enhed anvender med henblik på at minimere usikkerhedsgraden.

Rapport

11. Verifikator udarbejder en rapport om valideringsprocessen, hvori det anføres, om rapporten i henhold til artikel 14, stk. 3, er fyldestgørende. I verifikators rapport anføres alle spørgsmål vedrørende det udførte arbejde. Der kan afgives en erklæring om, at rapporten i henhold til artikel 14, stk. 3, er fyldestgørende, hvis verifikator mener, at oplysningerne heri om de samlede emissioner i det væsentlige ikke er urigtige.

Mindstekrav til verifikators kompetence

12. Verifikatoren skal være uafhængig af den regulerede enhed, udføre sine aktiviteter på en rationel, objektiv og professionel måde og være bekendt med:

- a) bestemmelserne i dette direktiv såvel som relevante standarder og retningslinjer, som Kommissionen har vedtaget i henhold til artikel 14, stk. 1

- b) de love, forskrifter og administrative krav, der gælder for de aktiviteter, der verificeres, og
 - c) tilblivelsen af alle oplysninger vedrørende alle de måder, hvorpå brændstofferne frigives til forbrug af den regulerede enhed, navnlig hvad angår indsamling, måling, beregning og rapportering af data."
-