

Brussel, 16 juli 2021
(OR. en)

10875/21

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0211 (COD)**

**CLIMA 193
ENV 528
ENER 328
TRANS 477
AGRI 356
COMPET 555
ECOFIN 746
CODEC 1099**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	15 juli 2021
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2021) 551 final
Betreft:	Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie, Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en Verordening (EU) 2015/757

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2021) 551 final.

Bijlage: COM(2021) 551 final



Brussel, 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie, Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en Verordening (EU) 2015/757

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Met de **mededeling over de Europese Green Deal**¹ is een nieuwe groeistrategie voor de EU gelanceerd die bedoeld is om de EU tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie om te vormen. De ambitie van de Commissie om haar klimaatdoelstellingen te verhogen en van Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent te maken, wordt hierdoor bevestigd. De strategie is er bovendien op gericht om de gezondheid en het welzijn van de burgers tegen milieugerelateerde risico's en effecten te beschermen. In het licht van de zeer ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de gezondheid, de levens- en arbeidsomstandigheden en het welzijn van de burgers van de Unie zijn de noodzaak en de waarde van de Europese Green Deal alleen maar toegenomen.

De strijd tegen de klimaatverandering is een dringende uitdaging. In overeenstemming met de wetenschappelijke bevindingen van het speciaal verslag van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) moet de wereldwijde CO₂-neutraliteit rond 2050 worden bereikt en neutraliteit voor alle andere broeikasgassen zo spoedig mogelijk later in de eeuw. Gezien deze dringende uitdaging moet de EU meer inspanningen leveren en wereldwijd leiderschap tonen door tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Dit doel wordt in de mededeling “**Een schone planeet voor iedereen** – Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie”² uiteengezet.

Op basis van de strategie voor de Europese Green Deal en een uitgebreide effectbeoordeling heeft de Commissie in haar mededeling van september 2020 over **een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030**³ (“Klimaatdoelstellingsplan 2030”) voorgesteld om de ambitie van de EU aan te scherpen en een alomvattend plan voor te stellen om de bindende doelstelling van de Europese Unie voor 2030 op verantwoorde wijze te verhogen tot een netto-emissiereductie van ten minste 55 %. Die ambitieuzere doelstelling voor 2030 geeft beleidsmakers en investeerders meer zekerheid, zodat wordt voorkomen dat besluiten die in de komende jaren worden genomen, tot emissieniveaus leiden die onverenigbaar zijn met de doelstelling van de EU om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. De doelstelling voor 2030 is in overeenstemming met de doelstelling van de Overeenkomst van Parijs om de wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C te houden en ernaar te blijven streven deze op 1,5 °C te houden.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 562 final.

De Europese Raad heeft tijdens zijn bijeenkomst van december 2020 zijn goedkeuring gehecht aan de nieuwe bindende EU-doelstelling voor 2030⁴. Hij heeft de Commissie ook verzocht “na te gaan hoe alle economische sectoren het best kunnen bijdragen aan de doelstelling voor 2030 en de nodige voorstellen te doen, vergezeld van een grondige analyse van de ecologische, economische en sociale gevolgen op het niveau van de lidstaten, rekening houdend met de nationale energie- en klimaatplannen en kijkend naar bestaande mogelijkheden tot flexibiliteit”.

Om die reden maakt de **Europese klimaatwet**⁵, zoals overeengekomen met de medewetgevers, de doelstelling van de EU inzake klimaatneutraliteit juridisch bindend en scherpt zij de ambitie voor 2030 aan door een netto-emissiereductiedoelstelling van ten minste 55 % ten opzichte van 1990 vast te stellen tegen 2030.

De huidige klimaat- en energiewetgeving die naar verwachting slechts zal leiden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 40 % tegen 2030 en met 60 % tegen 2050, is door de Commissie herzien om de in de Europese klimaatwet voorgestelde koers te volgen en dit verhoogde ambitieniveau voor 2030 te realiseren. Dit “**Klaar voor 55**”-wetgevingspakket is, zoals aangekondigd in het klimaatdoelstellingsplan 2030, het meest uitgebreide onderdeel van de inspanningen om de ambitieuze nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 te verwezenlijken, en alle economische sectoren en beleidsmaatregelen zullen hun bijdrage moeten leveren.

De Europese Raad heeft de Commissie in december 2020 ook verzocht na te gaan hoe het EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS) kan worden aangescherpt zonder afbreuk te doen aan de integriteit ervan, waarbij rekening wordt gehouden met de noodzaak om verdelingsproblemen aan te pakken en energiearmoede te verlichten. De Europese Raad heeft de Commissie tevens verzocht te overwegen maatregelen voor te stellen waarmee energie-intensieve industrieën in staat worden gesteld om met behoud van hun industriële concurrentievermogen innovatieve klimaatneutrale technologieën te ontwikkelen en toe te passen.

De huidige ETS-wetgeving is in 2018 herzien om de EU-ETS-emissies tegen 2030 met 43 % te verminderen ten opzichte van 2005, hetgeen in overeenstemming is met een emissiereductiedoelstelling voor de hele EU-economie tegen 2030 van ten minste 40 % ten opzichte van 1990. Uit recentere analyses van de diensten van de Commissie blijkt echter dat, als de wetgeving ongewijzigd blijft, de sectoren die momenteel onder het EU-ETS vallen, in plaats daarvan in 2030 een emissiereductie van 51 % ten opzichte van 2005 zouden bereiken⁶.

⁴ Conclusies van de Europese Raad van 10-11 december 2020 EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

⁵ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

⁶ Volgens het EU-referentiescenario 2020 (REF), dat als basis dient voor de effectbeoordeling (zie afdeling 5.1 van de effectbeoordeling).

Hoewel dit zou betekenen dat de bovengenoemde bijdrage van -43 % zou worden overtroffen, zou dit nog steeds een ontoereikende bijdrage zijn aan een algemene doelstelling van ten minste -55 % ten opzichte van 1990. De algemene doelstelling van dit initiatief is dan ook om de ETS-richtlijn te herzien op een wijze die is afgestemd op de klimaatdoelstelling voor 2030, teneinde tegen 2030 een netto broeikasgasemissiereductie van ten minste 55 % ten opzichte van het niveau van 1990 en vervolgens geleidelijk en evenwichtig en op kosteneffectieve en coherente wijze klimaatneutraliteit in 2050 te bereiken, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat de transitie rechtvaardig moet zijn, en dat alle sectoren aan de klimaatinspanningen van de EU moeten bijdragen.

Zoals in de effectbeoordeling wordt uitgelegd, wordt de bijdrage van -61 % ten opzichte van 2005 afkomstig van de sectoren die onder het EU-ETS vallen, beschouwd als een bijdrage die de resultaten van het klimaatdoelstellingsplan 2030 het best weerspiegelt en gezien als de EU-ETS-ambitie die bijdraagt tot een algemene doelstelling van ten minste -55 % ten opzichte van 1990. Het verhogen van de milieubijdrage van het EU-ETS houdt in dat in de eerste plaats het totale aantal emissierechten dat in het kader van het EU-ETS is verleend (het “plafond”), wordt aangepast. Een kleinere hoeveelheid aan voor de markt beschikbare emissierechten heeft echter gevolgen voor andere pijlers van het EU-ETS en voor de koolstofprijs. Deze gevolgen betreffen kernbeginselen zoals de behoefte aan marktstabiliteit, de bescherming tegen het risico van koolstoflekkage, de zorgvuldig afgewogen verdelingseffecten tussen de lidstaten en de beschikbaarheid van middelen voor de toegenomen investeringsbehoeften in koolstofarme technologieën.

Terwijl het EU-ETS wordt aangepast aan de algemene doelstelling van ten minste -55 % ten opzichte van 1990, moet deze verhoogde klimaatambitie ook tot uiting komen in de bijdrage aan de klimaatinspanningen van de EU van sectoren die momenteel niet onder het EU-ETS vallen. Uit de effectbeoordeling bij het klimaatdoelstellingsplan 2030 is gebleken dat zonder aanvullende maatregelen de emissies in bepaalde sectoren niet genoeg zouden afnemen als nodig is om voor de gehele economie een emissiereductie van 55 % te bereiken. De emissies door maritiem vervoer zijn momenteel zelfs hoger dan in 1990 en deze emissies zullen naar verwachting verder toenemen als het beleid niet wordt gewijzigd. Alle trajecten die worden beoordeeld in het kader van het klimaatdoelstellingsplan 2030 en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁷, voorzien tegen 2050 in een emissiereductie van de internationale scheepvaart met 80 tot 82 % ten opzichte van 1990 (wat overeenkomt met een emissiereductie van 88-89 % ten opzichte van 2008)⁸, om in overeenstemming te zijn met het hogere ambitieniveau op klimaatgebied. Als onderdeel van een pakket EU-maatregelen om de emissies door maritiem vervoer aan te pakken, heeft de Europese Commissie zich er daarom toe verbonden om, naast de binnen de IMO overeengekomen maatregelen, het EU-ETS uit te breiden tot maritiem vervoer. In dit verband is de Commissie ingenomen met de vooruitgang die het Europees Parlement en de Raad sinds 2019 hebben geboekt met betrekking tot het

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

⁸ De keuze van 2008 als referentiejaar voor de emissiebeperkingsprognoses in maritiem vervoer wordt gemaakt om de samenhang met de IMO-doelstellingen, die alle in relatie tot 2008 zijn uitgedrukt, mogelijk te maken.

voorstel tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757⁹ om op passende wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem voor de verzameling van gegevens over het brandstofverbruik van schepen (COM(2019) 38 final) en neemt de Commissie nota van de steun van de plenaire vergadering van het Europees Parlement voor de uitbreiding van het emissiehandelssysteem van de EU (EU-ETS) tot emissies door maritiem vervoer vanaf 2023. Emissies van maritiem vervoer moeten in het bestaande emissiehandelssysteem worden opgenomen. Met het oog op een soepele overgang moet een overgangperiode worden ingevoerd waarbij scheepvaartmaatschappijen slechts voor een deel van hun geverifieerde emissies emissierechten hoeven in te leveren en dit deel over een periode van vier jaar geleidelijk oploopt tot 100 %. Aangezien door de uitbreiding van het bestaande ETS tot maritiem vervoer slechts ongeveer 90 miljoen ton CO₂ zou worden toegevoegd, zou het effect op de beschikbaarheid van emissierechten voor andere sectoren die onder de regeling vallen, beperkt blijven.

Om rekening te houden met de opnemings van de maritieme sector in het EU-ETS moet Verordening (EU) 2015/757 worden gewijzigd, met name wat betreft de rapportage van op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens waarbij ook wordt gelet op de rol van de administrerende autoriteiten ten aanzien van scheepvaartmaatschappijen. Deze amendementen vormen een aanvulling op de in COM(2019) 38 final voorgestelde amendementen.

Zoals vermeld in het klimaatdoelstellingsplan 2030 is de sector gebouwen momenteel direct en indirect verantwoordelijk voor 36 % van de energiegerelateerde uitstoot van broeikasgassen in de EU en is het kosteneffectieve emissiereductiepotentieel van deze sector groot. Meer dan de helft van die emissies valt reeds onder het bestaande ETS, met name de levering van elektriciteit voor gebruik in gebouwen en de meeste emissies afkomstig van stadsverwarming. Veel huizen worden echter nog steeds verwarmd met verouderde systemen die gebruikmaken van vervuilende fossiele brandstoffen zoals steenkool en olie.

Het kosteneffectieve reductiepotentieel van de sector wegvervoer is ook aanzienlijk. Op dit moment is de sector wegvervoer verantwoordelijk voor een vijfde van de uitstoot van broeikasgassen van de EU en is de uitstoot ervan sinds 1990 met meer dan een kwart gestegen. Zoals reeds overwogen in de mededeling over de Europese Green Deal, stelt de Commissie voor de sectoren gebouwen en wegvervoer op te nemen in de emissiehandel. De dekking van deze sectoren door de handel in emissierechten, wanneer dit in de context van andere passende regelgevings- en investeringsmaatregelen voor de betrokken sectoren wordt geplaatst, zou leiden tot toegenomen en meer geharmoniseerde economische stimulansen om de emissies in deze sectoren in de EU te verminderen en tot meer zekerheid over de verwezenlijking van de emissiereducties voor die sectoren.

De handel in emissierechten voor de sector gebouwen en de sector wegvervoer moet door middel van afzonderlijke, maar aangrenzende emissiehandel worden ingevoerd. Gezien het uiteenlopende reductiepotentieel in die sectoren en verschillende factoren die van invloed zijn

⁹ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

op de vraag, zal hiermee elke verstoring van het goed functionerende emissiehandelssysteem voor vaste installaties en luchtvaart worden voorkomen. Een eventuele fusie van de twee systemen moet pas als de nieuwe emissiehandel enkele jaren functioneert, op basis van de opgedane ervaring worden beoordeeld. De uitbreiding tot gebouwen en wegvervoer vereist een upstreambenadering ten aanzien van gereguleerde entiteiten.

Voor een goede werking van het EU-ETS en het behalen van de doelstellingen ervan is marktstabiliteit van cruciaal belang. Om de stabiliteit van de markt te waarborgen, is bij Besluit (EU) 2015/1814¹⁰ de marktstabiliteitsreserve (MSR) ingesteld. De MSR is in januari 2019 operationeel geworden. De MSR is bedoeld om historische onevenwichtigheden tussen vraag en aanbod aan te pakken en het EU-ETS beter bestand te maken tegen grote onevenwichtigheden. Door het mechanisme moet de stabiliteit van de regelgeving in stand worden gehouden en de voorspelbaarheid op lange termijn worden gewaarborgd. Op grond van artikel 3 van het besluit moet de Commissie de werking van de reserve binnen drie jaar na de datum van inwerkingtreding ervan evalueren. Deze evaluatie moet samen met de gevolgen van het verhogen van de ambitie van het EU-ETS voor de marktstabiliteit worden overwogen, zodat de nodige wijzigingen van de reserve samen met de wijzigingen van het EU-ETS met dit voorstel worden voorgesteld.

In dit verband heeft dit voorstel, als onderdeel van het “Klaar voor 55”-pakket, de volgende specifieke doelstellingen:

- aanscherpen van het EU-ETS in zijn huidige toepassingsgebied om een passende bijdrage te leveren aan een algemene doelstelling van ten minste -55 % broeikasgasemissies ten opzichte van 1990;
- waarborgen van voortdurende effectieve bescherming van de sectoren die zijn blootgesteld aan een significant risico op koolstoflekage, en tegelijkertijd de acceptatie van koolstofarme technologieën stimuleren;
- opvangen van de sociale en verdelingseffecten van deze transitie, door het gebruik van veilingopbrengsten en de omvang en werking van de mechanismen voor de financiering van koolstofarme technologieën te evalueren;
- ervoor zorgen dat de andere dan onder het EU-ETS vallende sectoren op kosteneffectieve wijze bijdragen aan de emissiereducties die in overeenstemming met de EU-doelstellingen en de verbintenissen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs nodig zijn, met name door emissies van maritiem vervoer en van gebouwen en wegvervoer binnen het kader van de regels van het EU-ETS op te nemen, en tegelijkertijd te zorgen voor synergieën met andere beleidsmaatregelen die op die sectoren zijn gericht;
- het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van CO₂-emissies van maritiem vervoer herzien om rekening te houden met de opname van de sector maritiem vervoer in het EU-ETS;

¹⁰ Besluit (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad van 6 oktober 2015 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG (PB L 264 van 9.10.2015, blz. 1).

- de marktstabiliteitsreserve in overeenstemming met de overeenkomstige wettelijke verplichting evalueren en mogelijke wijzigingen in de opzet ervan onderzoeken, om de wettelijke doelstellingen in het MSR-besluit te verwezenlijken en eventuele kwesties die in het kader van de verhoogde ambitie aan bod komen, aan te pakken.
- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Alle sectoren van de economie moeten bijdragen tot de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Het “Klaar voor 55”-klimaat- en energiepakket is een veelomvattende stap in de hervorming van de wetgeving van de Unie om deze in overeenstemming te brengen met de verhoogde klimaatambitie van de EU. Alle initiatieven van het pakket hangen nauw samen en elk initiatief is afhankelijk van de opzet van de andere initiatieven. Dit wetgevingsvoorstel vult de andere voorstellen van het pakket aan en is daarmee in overeenstemming.

Sectoren die niet onder het EU-ETS vallen, vallen onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen (ESR)¹¹ waarin een algemene doelstelling voor broeikasgasemissiereducties voor de hele EU is vastgesteld, alsook bindende jaarlijkse doelstellingen voor individuele lidstaten, die tegen 2030 moeten worden gehaald. De ESR heeft onder meer betrekking op de sectoren gebouwen en wegvervoer, alsook op de emissies van de binnenlandse scheepvaart, die samen goed zijn voor ongeveer 50 % van de ESR-emissies. In tegenstelling tot de sectoren die onder het EU-ETS vallen, zijn de sectoren die onder de ESR vallen, niet onderworpen aan een EU-breed koolstofprijssignaal. Door te voorzien in extra economische stimulansen (door middel van koolstofbeprijzing) die nodig zijn om de kosteneffectieve emissiereducties van gebouwen en wegvervoer te verwezenlijken, zou het nieuwe ETS een aanvulling vormen op de ESR in het huidige toepassingsgebied, waarin stimulansen en verantwoording voor nationale maatregelen gehandhaafd blijven. Het belang van dit laatste aspect is ook door een groot aantal belanghebbenden naar voren gebracht. Aangezien de ambitie van de handel in emissierechten voor gebouwen en wegvervoer voor 2030 consistent is met de kosteneffectieve bijdragen van de betrokken sectoren, is er geen sprake van verstoring van de bijdragen van de ESR-sectoren die niet onder EU-brede koolstofbeprijzing vallen. Nationale maatregelen om niet-tarifaire belemmeringen aan te pakken of alternatieve oplossingen beschikbaar te stellen, kunnen ervoor zorgen dat koolstofbeprijzing beter werkt.

In overweging 4 van Richtlijn (EU) 2018/410 wordt verklaard dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) of de Unie vanaf 2023 actie dient te ondernemen, hetgeen onder meer voorbereidende werkzaamheden behelst inzake de vaststelling en uitvoering van een maatregel die ervoor zorgt dat de sector naar behoren bijdraagt aan de inspanningen die nodig zijn om de in het kader van de Overeenkomst van Parijs overeengekomen doelstellingen te verwezenlijken, en passend beraad ter zake door alle stakeholders. Ook de vermindering van de emissies van maritiem vervoer maakt deel uit van de reductieverbintenis in het kader van de Overeenkomst van Parijs voor de gehele economie van de EU.

¹¹ Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

Tot op heden zijn er op mondiaal niveau of in de EU geen adequate maatregelen genomen om de emissiereducties van de sector maritiem vervoer die noodzakelijk zijn om tegemoet te komen aan de verhoogde klimaatambitie van de EU, te verwezenlijken. Op EU-niveau worden de CO₂-emissies van schepen met een brutotonnage van meer dan 5000 die naar of vanuit havens in de EER varen, sinds 2018 gemonitord, gerapporteerd en geverifieerd (via de maritieme EU-MRV-verordening)¹². Er bestaat op mondiaal niveau een regelgevingskader voor de energie-efficiëntie van nieuwe schepen en er zijn onlangs energie-efficiëntiemaatregelen voor bestaande schepen goedgekeurd. De IMO heeft ook een oorspronkelijke strategie voor de reductie van de uitstoot van broeikasgassen door schepen aangenomen, waarin een doelstelling voor broeikasgasemissiereductie tegen 2050 is vastgelegd van ten minste 50 % ten opzichte van het niveau van 2008. Hoewel de recente in de IMO bereikte vooruitgang welkom is, zijn deze maatregelen ontoereikend om de internationale scheepvaart in overeenstemming met de internationale klimaatdoelstellingen koolstofvrij te maken.

De Europese Commissie heeft gezien deze situatie toegezegd een pakket EU-maatregelen voor te stellen om de bijdrage van maritiem vervoer aan de klimaatinspanningen van de EU te vergroten, in combinatie met de maatregelen die op mondiaal niveau binnen de IMO zijn overeengekomen. Naast de uitbreiding van het EU-ETS tot maritiem vervoer bevat het pakket maatregelen met name het initiatief FuelEU Zeevaart dat gericht is op het vergroten van de vraag naar en het gebruik van hernieuwbare alternatieve transportbrandstoffen, en een voorstel tot herziening van de energiebelastingrichtlijn (EBR)¹³ met betrekking tot de huidige belastingvrijstelling voor brandstof die door schepen wordt gebruikt.

Het EU-ETS dekt op dit moment direct of indirect ongeveer 30 % van de emissies van gebouwen door verwarming. Dit houdt verband met de dekking van het systeem voor stadsverwarming en elektriciteit voor verwarmingsdoeleinden. Het opnemen van alle emissies door verbranding van fossiele brandstoffen in deze sector en de integratie ervan in de EU-emissiehandel zou belangrijke voordelen opleveren wat betreft de doeltreffendheid van de emissiereductie. In de wegvervoerssector zou de handel in emissierechten het voordeel hebben dat de emissies van wagenparken onder het plafond worden gehouden en dat tegelijkertijd door middel van het prijssignaal gedragsverandering wordt gestimuleerd met blijvende effecten op mobiliteitsoplossingen. De CO₂-emissienormen voor auto's blijven echter de belangrijkste manier om te waarborgen dat er voldoende aanbod is aan moderne en innovatieve schone voertuigen, met inbegrip van elektrische auto's. Parallel aan de toepassing van de emissiehandel op wegvervoer stelt de Commissie voor de CO₂-normen voor auto's en bestelwagens voor 2030 aan te scherpen om een duidelijk traject naar emissievrije mobiliteit te waarborgen. Naast de reeds gespecificeerde mogelijke opbrengsten van veilingen, zoals het bevorderen van het verwerven van vaardigheden en de herverdeling van arbeid, kan een deel van de opbrengsten uit de handel in emissierechten in de nieuwe sectoren worden gebruikt om

¹² Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van CO₂-emissies door maritiem vervoer (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

¹³ Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51).

de sociale gevolgen van de nieuwe emissiehandel in deze sectoren aan te pakken en te investeren in maatregelen om de renovatiegolf en het gebruik van emissievrije voertuigen te versnellen en de nodige infrastructuur te ontwikkelen, zoals strategisch gelegen, slimme en intelligente bijvul- en oplaadstations voor emissievrije voertuigen. Steunmaatregelen ter bevordering van energie-efficiëntie in kwetsbare huishoudens of huishoudens met een laag inkomen kunnen ook helpen buitensporige verdelingseffecten te voorkomen. Daartoe dient de Commissie in het “Klaar voor 55”-wetgevingspakket een voorstel in voor de oprichting van een sociaal klimaatfonds ter financiering van de plannen van de betrokken lidstaten om de sociale aspecten van de handel in emissierechten voor gebouwen en wegvervoer aan te pakken, met bijzondere nadruk op kwetsbare huishoudens, micro-ondernemingen en vervoersgebruikers. Een deel van de veilingopbrengsten van het nieuwe systeem moet worden gebruikt om de plannen van de lidstaten te financieren.

Voorgesteld wordt het ambitieniveau, het emissieplafond en het traject voor het nieuwe ETS op coherente wijze in overeenstemming te brengen met de kosteneffectieve emissiereducties voor gebouwen en wegvervoer die voortvloeien uit een combinatie van koolstofbeprijzing en het aanscherpen van het bestaande regelgevingskader voor deze sectoren.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De Europese Green Deal, de doelstelling ervan inzake klimaatneutraliteit en de gelijktijdige groene en digitale transitie zijn een kernprioriteit van de Europese Unie. Met het “Klaar voor 55”-pakket, NextGenerationEU en het meerjarig financieel kader voor 2021-2027 wordt bijgedragen aan de door Europa nagestreefde gelijktijdige groene en digitale transities. Door deze beleidslijnen te combineren, wordt de economische crisis aangepakt, en wordt de overschakeling op een schone en duurzame economie, waarin klimaatactie en economische groei worden gecombineerd, versneld.

Om de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 ten opzichte van 1990 voor de gehele economie met ten minste 55 % te verminderen, zijn er niet alleen wijzigingen nodig betreffende het huidige klimaat, maar ook betreffende het beleidskader voor energie. Het “Klaar voor 55”-pakket voorziet in een uitgebreide herziening van de klimaat- en energiewetgeving om deze doelstelling te bereiken. Het voorstel tot wijziging van het ETS maakt deel uit van deze grote reeks samenhangende beleidsvoorstellen. Het ETS is een essentieel instrument om de EU te helpen de verhoogde doelstelling voor 2030 te halen en een succesvolle en rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit tegen 2050 te bewerkstelligen. Dit initiatief raakt bijgevolg verschillende andere beleidsterreinen, onder meer het externe beleid van de Unie. Als marktgericht EU-instrument is het ETS bijvoorbeeld consistent met de interne markt van de EU en maakt het deze nog sterker.

Het verhoogde innovatiefonds in het kader van de ETS-richtlijn, een van de belangrijkste instrumenten van de EU om innovatieve koolstofarme technologieën dichter bij de markt te brengen, vormt een aanvulling op andere instrumenten zoals Horizon 2020 en Horizon Europa, die voornamelijk gericht zijn op eerdere onderzoeksfases. Het verhoogde moderniseringsfonds in het kader van de ETS-richtlijn ondersteunt investeringen in de modernisering van de energiesector en in bredere energiesystemen, waarbij energie-efficiëntie

wordt gestimuleerd en een rechtvaardige transitie in steenkoolregio's in lidstaten met een lager inkomen wordt vergemakkelijkt. Dit vormt een aanvulling op andere instrumenten zoals het cohesiebeleid en het Fonds voor een rechtvaardige transitie.

De verenigbaarheid met ander beleid van de Unie wordt ook gewaarborgd door de samenhang van de effectbeoordelingen voor het EU-ETS met die voor de rest van het klimaat-, energie- en vervoerskader voor 2030¹⁴, zoals de complementariteit van de uitbreiding van de emissiehandel met de richtlijn energie-efficiëntie¹⁵ en met andere maatregelen die worden gepresenteerd als onderdeel van het pakket maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen van maritiem vervoer aan te pakken. Er wordt gebruikgemaakt van een gemeenschappelijk referentiescenario en gemeenschappelijke kernbeleidsscenario's met andere initiatieven van het "Klaar voor 55"-pakket. In deze scenario's wordt rekening gehouden met alle relevante EU-acties en -beleidsmaatregelen.

De extra administratieve kosten van de uitbreiding tot gebouwen en wegvervoer zullen naar verwachting worden beperkt door, waar mogelijk, gebruik te maken van bestaande structuren die worden gebruikt voor de energiebelastingrichtlijn en voor energiebesparingsverplichtingen in het kader van de richtlijn energie-efficiëntie. Verder zou het nieuwe ETS extra energiebesparingen opleveren, doordat er een potentieel verband bestaat tussen dit systeem en de energiebesparingen overeenkomstig artikel 7 van de energie-efficiëntierichtlijn.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192 VWEU. Overeenkomstig artikel 191 en artikel 192, lid 1, VWEU moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

De EU-ETS-richtlijn is een bestaand EU-wetgevingsinstrument dat in 2003 is vastgesteld. Overeenkomstig het in artikel 5 van het VWEU verankerde subsidiariteitsbeginsel kunnen de

¹⁴ Met name de ESR; de verordening inzake landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (de LULUCF-verordening); CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens; de richtlijn hernieuwbare energie (REDII); de richtlijn energie-efficiëntie (EED); en in een later stadium de richtlijn betreffende de energiestaat van gebouwen. Andere relevante initiatieven zijn onder meer de herziening van de energiebelastingrichtlijn; het Actieplan om de vervuiling terug te brengen tot nul en de herziening van de richtlijn industriële emissies; initiatieven op het gebied van mobiliteit, zoals die op het gebied van vervoersbrandstoffen (initiatief FuelEU Zeevaart en initiatief ReFuelEU Luchtvaart) en een voorstel voor een koolstofgrenscorrectiemechanisme (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM).

¹⁵ Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie, tot wijziging van Richtlijnen 2009/125/EG en 2010/30/EU en houdende intrekking van de Richtlijnen 2004/8/EG en 2006/32/EG (PB L 315 van 14.11.2012, blz. 1).

doelstellingen van dit voorstel tot wijziging van de EU-ETS-richtlijn alleen worden verwezenlijkt door middel van een wetgevingsinstrument op EU-niveau.

Evenzo is Beschikking (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor het EU-ETS een bestaande maatregel van de Unie. De wijziging van deze beschikking, een onderdeel van dit voorstel, kan niet op nationaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt, maar vereist een optreden van de Unie.

Klimaatverandering is een grensoverschrijdende uitdaging; EU-maatregelen kunnen mondiale, regionale, nationale en lokale beleidsinstrumenten aanvullen en versterken. Het verhogen van de doelstelling voor 2030 voor de reductie van broeikasgasemissies in de EU zal gevolgen hebben voor veel sectoren in de gehele EU-economie en een gecoördineerd optreden op EU-niveau is daarom onontbeerlijk en heeft een veel grotere kans om tot de noodzakelijke transformatie te leiden waarbij het als krachtige motor voor kostenefficiënte verandering en opwaartse convergentie optreedt. Bovendien hebben veel elementen van dit voorstel een belangrijke internemarktdimensie, met name de opties in verband met de bescherming tegen koolstoflekkage en de mechanismen voor de financiering van koolstofarme technologieën.

Als koolstofmarkt stimuleert het EU-ETS het realiseren van emissiereducties in eerste instantie door middel van de meest kostenefficiënte oplossingen voor alle activiteiten die onder het systeem vallen, wat schaalvoordelen oplevert voor de efficiëntie. De invoering van een soortgelijke maatregel op nationaal niveau zou leiden tot kleinere, versnipperde koolstofmarkten, mogelijke concurrentievervalsingen en waarschijnlijk tot hogere totale emissiereductiekosten. Dezelfde logica geldt voor de uitbreiding van de koolstofbeprijzing tot nieuwe sectoren.

De grensoverschrijdende dimensie van de sector maritiem vervoer vereist een gecoördineerd optreden op Europees niveau. Het optreden van de EU kan ook de aanzet geven tot bredere maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van maritiem vervoer binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en door derde landen.

- **Evenredigheid**

Uit afdeling drie en zeven van de effectbeoordeling bij dit voorstel blijkt dat het voorstel in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan hetgeen nodig is voor de verwezenlijking van de doelstellingen om de beoogde broeikasgasemissie van de EU voor 2030 op een kosteneffectieve wijze te verminderen en tegelijkertijd de goede werking van de interne markt te waarborgen.

De Europese Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan een binnenlandse vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en aan een overkoepelende vermindering voor de gehele economie van ten minste 55 % tegen 2030 ten opzichte van het niveau van 1990. Dit voorstel betreft een groot deel van die uitstoot van broeikasgassen, en de EU-ETS-richtlijn om deze doelstelling te bereiken wordt met dit voorstel herzien.

- **Keuze van het instrument**

De doelstellingen van dit voorstel kunnen het best door een richtlijn worden verwezenlijkt. Dat is het meest geschikte rechtsinstrument om de bestaande ETS-richtlijn (Richtlijn 2003/87/EG) te wijzigen.

Een richtlijn legt de lidstaten de verplichting op om de doelstellingen te bereiken en de maatregelen in hun nationale materiële en formele rechtsstelsels op te nemen. Die aanpak geeft de lidstaten meer vrijheid bij de uitvoering van een EU-maatregel dan een verordening, aangezien de lidstaten kunnen kiezen welke middelen het meest geschikt zijn om de maatregelen in de richtlijn uit te voeren. Daardoor kunnen lidstaten waarborgen dat de gewijzigde regels bij de uitvoering van het EU-ETS in overeenstemming zijn met hun bestaande materiële en formele rechtskader, met name wat regels voor het verlenen van vergunningen voor installaties, handhavingsmaatregelen en sancties betreft.

Een richtlijn is ook het geschikte instrument om Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve te wijzigen, omdat de herziening van dit rechtsinstrument nauw samenhangt met de effecten van de verhoogde ambitie van het EU-ETS op de marktstabiliteit.

Deze richtlijn is ook het passende instrument om Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies van maritiem vervoer te wijzigen, aangezien deze richtlijn CO₂-emissies van bepaalde maritieme vervoersactiviteiten in het EU-ETS opneemt op basis van emissiegegevens die afkomstig zijn van Verordening (EU) 2015/757.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Vanwege de vroege uitvoeringsfase van de huidige ETS-wetgeving — zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ en in 2021 van toepassing geworden — was er geen evaluatie of geschiktheidscontrole met betrekking tot dit voorstel. Bijgevolg waren er beperkte gegevens beschikbaar voor een evaluatie.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Bij diverse fasen in de ontwikkeling van dit voorstel waren lidstaten, vertegenwoordigers van de particuliere sector, niet-gouvernementele organisaties, onderzoeks- en academische instellingen, vakbonden en burgers betrokken.

¹⁶ Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG ter bevordering van kosteneffectieve emissiereducties en koolstofarme investeringen en van Besluit (EU) 2015/1814 (PB L 76 van 19.3.2018, blz. 3).

De herziening van het EU-ETS bouwt voort op de feedback over het klimaatdoelstellingsplan 2030, op de onderlinge verbanden tussen het EU-ETS en parallelle beleidsmaatregelen en op de bredere doelstellingen van de Europese Green Deal. Het belangrijkste doel van de raadplegingen over de herziening van het EU-ETS was om de standpunten van belanghebbenden over de aanscherping van het bestaande EU-ETS, de uitbreiding van het EU-ETS tot nieuwe sectoren (maritiem vervoer alsmede gebouwen, wegvervoer of alle verbranding van fossiele brandstoffen) en de herziening van de MSR te verzamelen. Bij de raadpleging werd ook gezocht naar inbreng over de aanpak van het risico op koolstoflekkage, het gebruik van opbrengsten en steunmechanismen voor koolstofarme oplossingen.

De Commissie heeft in eerste instantie om feedback over een aanvangseffectbeoordeling verzocht, waarin de inleidende overwegingen en beleidsopties van de herziening worden geschetst¹⁷. Vervolgens heeft de Commissie een online openbare raadpleging georganiseerd met een vragenlijst voor elk van de voorstellen van het “Klaar voor 55”-pakket, waarop bijna 500 antwoorden werden ontvangen¹⁸. Ter ondersteuning van het initiatief inzake koolstofbeprijzing voor maritiem vervoer is een gerichte enquête onder belanghebbenden uitgevoerd, vergezeld van een reeks gerichte gesprekken¹⁹. Daarnaast heeft de Commissie (virtuele) bilaterale en multilaterale bijeenkomsten van belanghebbenden gehouden, onder meer met vertegenwoordigers van verschillende sectoren van het bedrijfsleven, vakbonden, niet-gouvernementele organisaties en lidstaten, en heeft zij deelgenomen aan virtuele conferenties. Tot slot heeft de Commissie een contractant opgedragen twee workshops met deskundigen²⁰ over de evaluatie van de MSR te organiseren.

De resultaten van de raadplegingsactiviteiten worden in de effectbeoordeling bij dit voorstel vermeld en zijn voor zover mogelijk voor het huidige voorstel in overweging genomen.

Uit de openbare raadplegingen is in het algemeen een brede steun voor het EU-ETS als beleidsinstrument gebleken.

Veel belanghebbenden zijn voorstander van aanscherping van het bestaande EU-ETS om de ambitie ervan in overeenstemming met de nieuwe doelstelling voor 2030 en op basis van kosteneffectiviteitsoverwegingen te verhogen. Slechts enkele respondenten uit de particuliere sector en uit het maatschappelijk middenveld pleitten respectievelijk voor een lagere of hogere bijdrage in vergelijking met het kosteneffectiviteitsbeginsel. Om de versterkte ambitie te verwezenlijken, vonden belanghebbenden het over het algemeen belangrijk om de lineaire verminderingsfactor aan te passen, terwijl sommige belanghebbenden ook het belang

¹⁷ Er kon van 29 oktober 2020 tot en met 26 november 2020 feedback over de aanvangseffectbeoordeling worden ingediend. Er zijn ongeveer 250 bijdragen ontvangen. De resultaten zijn te vinden op: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Klimaatverandering-actualisering-van-het-EU-emissiehandelssysteem-ETS-nl>

¹⁸ Er konden 12 weken lang, van 13 november 2020 tot en met 5 februari 2021, reacties worden ingediend. De resultaten zijn te vinden op: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_nl

¹⁹ De enquête onder belanghebbenden liep van december 2020 tot februari 2021 en de reeks gerichte gesprekken van januari 2021 tot februari 2021.

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

benadrukten van een combinatie met een eenmalige vermindering van de hoeveelheid emissierechten, zoals weergegeven in dit voorstel.

Wat de kosteloze toewijzing en het risico op koolstoflekkage betreft, is een grote meerderheid van de belanghebbenden voorstander van een wijziging van het huidige kader voor koolstoflekkage, terwijl sommige belanghebbenden uit het bedrijfsleven het huidige kader voor koolstoflekkage ongewijzigd willen handhaven. De meningen over de specifieke wijzigingsopties zijn gemengd en de invoering van andere maatregelen om de vermindering van broeikasgasemissies verder te stimuleren, kreeg de meeste steun. Het voorstel voorziet in dergelijke stimulansen door kosteloze toewijzing afhankelijk te stellen van investeringen in technieken om de energie-efficiëntie te verbeteren. De wijziging van de benchmarkwaarden om een snellere integratie van innovatie en technologische vooruitgang te waarborgen, kreeg steun van een breed scala aan belanghebbenden, met uitzondering van sommige delen van de particuliere sector. Het voorstel bevat deze aanpak, aangezien wordt aangenomen dat hierdoor de kosteloze toewijzing eerlijker en transparanter wordt verdeeld dan door een sterkere verlaging voor alle sectoren door middel van de transsectorale correctiefactor.

Wat betreft het gebruik van veilingopbrengsten weerspiegelt het voorstel het standpunt van vele belanghebbenden dat strengere regels nodig zijn om ervoor te zorgen dat de lidstaten hun EU-ETS-veilingopbrengsten in overeenstemming met de klimaatdoelstellingen besteden.

Wat betreft mechanismen voor de financiering van koolstofarme technologieën zijn belanghebbenden over het algemeen ingenomen met een uitbreiding van de omvang van het innovatiefonds en met de invoering van aanvullende ondersteunende instrumenten zoals “carbon contracts for difference” (koolstofcontracten ter verrekening van verschillen). Dit is in het voorstel duidelijk tot uiting gebracht door de omvang van het innovatiefonds en het toepassingsgebied ervan uit te breiden.

Wat het moderniseringsfonds betreft is een meerderheid van de belanghebbenden, met name uit het maatschappelijk middenveld en delen van de particuliere sector, voorstander van een verhoging van het moderniseringsfonds, zoals weergegeven in dit voorstel. De belanghebbenden zijn in het algemeen voorstander van het stroomlijnen van de soorten investeringen die door het moderniseringsfonds kunnen worden gefinancierd, en van het verbeteren van de samenhang tussen het moderniseringsfonds en de Europese Green Deal. Het voorstel draagt bij tot deze doelstelling door de uitzondering voor de financiering van met fossiele brandstoffen gestookte stadsverwarming in bepaalde lidstaten te schrappen.

De marktstabiliteitsreserve (MSR) geniet brede steun onder groepen belanghebbenden; er bestaat echter geen consensus over de vraag welke wijzigingen in de parameters van de MSR moeten worden aangebracht. Het maatschappelijk middenveld heeft meer steun uitgesproken voor een aanscherping van de parameters van de MSR dan de particuliere sector. Er was steun voor de handhaving van de regel inzake ongeldigverklaring, hetzij volledig, hetzij met een wijziging, terwijl sommige belanghebbenden voorstelden om de regel inzake ongeldigverklaring af te schaffen. Tijdens de workshops met deskundigen vonden sommige belanghebbenden dat er behoefte was aan een variabel opnamepercentage om grote drempeleffecten en frequentere evaluaties te vermijden. Het voorstel zorgt voor een

evenwicht tussen de noodzaak om het overschot op de markt binnen een redelijke tijdshorizon terug te dringen, en de voorspelbaarheid en de complexiteit van het mechanisme. Bovendien komt het voorstel om emissierechten en emissies van de luchtvaart op te nemen in de berekening van het overschot overeen met de voorkeursoptie van de meerderheid van de belanghebbenden.

De overgrote meerderheid van de belanghebbenden in de sector maritiem vervoer die aan de gerichte enquête hebben deelgenomen, heeft aangegeven dat de maritieme sector meer moet bijdragen aan klimaatactie dan nu het geval is. Belanghebbenden hebben aangegeven dat van de voorgestelde opties voor koolstofbeprijzing de uitbreiding van het bestaande EU-ETS tot maritiem vervoer hun voorkeur heeft, terwijl de scheepvaartsector het belang van maatregelen op internationaal niveau heeft benadrukt. In het voorstel wordt rekening gehouden met de standpunten van belanghebbenden door de emissies van reizen binnen de EU en de helft van de emissies van reizen buiten de EU te bestrijken en een herzieningsclausule op te nemen met betrekking tot de werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ten aanzien van wereldwijde marktgebaseerde maatregelen. Dit is een van de vijf benaderingen die nog steeds in behandeling zijn in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC).

Verschillende belanghebbenden in de sectoren gebouwen en wegvervoer, onder wie de sociale partners van zowel werkgevers- als werknemerszijde, staan in het algemeen sceptisch tegenover de uitbreiding van de emissiehandel naar die sectoren. Een breed scala aan belanghebbenden heeft van de voorgestelde opties een voorkeur voor het beginnen met een afzonderlijk, op zichzelf staand systeem, zoals weergegeven in dit voorstel. De meningen zijn verdeeld over de vraag of bij de herziening van het EU-ETS al moet worden bepaald wanneer en hoe de handel in emissierechten voor de sectoren gebouwen en wegvervoer geleidelijk in het bestaande EU-ETS kan worden geïntegreerd. Met name de niet-gouvernementele organisaties hebben gewezen op de risico's die verbonden zijn aan een koppeling van beide systemen. In het voorstel wordt naar behoren rekening gehouden met deze bezorgdheid door afzonderlijke maar aangrenzende emissiehandel en een herzieningsclausule voor te stellen.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Dit voorstel bouwt voort op gegevens die zijn verzameld bij de effectbeoordeling bij de vorige herziening van het EU-ETS in 2018, de effectbeoordeling bij het klimaatdoelstellingsplan 2030²¹, analyses die zijn uitgevoerd ter ondersteuning van de Europese strategische langetermijnvisie van de Commissie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie²² en relevante gegevens die zijn verzameld in het kader van andere parallelle Green Deal-initiatieven, alsook eerdere studies met betrekking tot broeikasgasemissies van scheepvaart, gebouwen en wegvervoer. Het bouwt voort op

²¹ SWD(2020) 176

²² Europese Commissie: Diepgaande analyse ter ondersteuning van de mededeling van de Commissie, COM(2018) 773 Een schone planeet voor iedereen — Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie, Brussel, 28 november 2018.

emissiegegevens en ervaringen met de uitvoering van de monitoring-, rapportage- en verificatiesystemen van de EU.

Net als in andere voorstellen en effectbeoordelingen van het “Klaar voor 55”-beleidspakket wordt in dit voorstel ook gebruik gemaakt van een verzameling geïntegreerde modelleringsinstrumenten waarin alle broeikasgasemissies van de EU-economie worden gevat. Deze instrumenten worden gebruikt om een reeks kernscenario's op te stellen die een afspiegeling vormen van autonome beleidspakketten die zijn afgestemd op de verhoogde klimaatdoelstelling voor 2030, voortbouwend op de scenario's die zijn ontwikkeld voor het klimaatdoelstellingsplan 2030.

De scenario's zijn gebaseerd op het geactualiseerde EU-referentiescenario²³, een prognose van de ontwikkeling van de nationale en EU-energiesystemen en van de uitstoot van broeikasgassen in het huidige beleidskader, waarin de gevolgen van COVID-19 zijn meegenomen. Deze scenario's zijn opgesteld met behulp van een contract met het E3M-lab, de nationale technische universiteit van Athene, en de gedetailleerde modelleringsresultaten worden samen met de voorstellen gepubliceerd.

Daarnaast baseert de Commissie zich op het toenemende aantal collegiaal getoetste empirische onderzoeken van het EU-ETS en maakt zij gebruik van verschillende contracten voor ondersteuning. Een van de contracten voor ondersteuning betrof Vivid Economics dat een studie heeft uitgevoerd om de Europese Commissie te ondersteunen bij de herziening van de MSR²⁴. Öko-Institut, Trinomics, Ricardo en Adelphi hebben ondersteunende werkzaamheden verricht met betrekking tot de bepalingen inzake koolstoflekage.

Voorts heeft een onderzoeksteam onder leiding van Ricardo een onderzoek uitgevoerd naar het EU-ETS voor maritiem vervoer en mogelijke andere opties of combinaties voor de reductie van de uitstoot van broeikasgassen.²⁵

- **Effectbeoordeling**

De voorgestelde richtlijn gaat vergezeld van een effectbeoordeling die voortbouwt op de bevindingen van de uitgebreide effectbeoordeling voor het klimaatdoelstellingsplan 2030²⁶. Dit plan vormde de analytische basis om de doelstelling voor de nettobroeikasgasemissie-reductie vast te stellen op ten minste 55 % ten opzichte van 1990 tegen 2030. Er worden ook een samenvatting en het positieve advies van de Raad voor regelgevingstoetsing over de effectbeoordeling openbaar gemaakt. De effectbeoordeling is gebaseerd op geïntegreerde modelleringscenario's waarin de interactie van de verschillende beleidsinstrumenten met

²³ Op modellen gebaseerde prognoses van trends op het gebied van energie, vervoer en broeikasgasemissies tot 2050, voortbouwend op een consistente reeks aannames in het beleid van de EU en de lidstaten, en de specifieke kenmerken van de lidstaten; en op basis van de raadpleging van deskundigen van de lidstaten.

²⁴ Vivid Economics (2021) — *Review of the EU ETS 'Market Stability Reserve'*, verslag opgesteld voor DG CLIMA, publicatie volgt.

²⁵ Ricardo, E3 Modelling and Trinomics (2021) — *Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reducing greenhouse gas emissions*, publicatie volgt.

²⁶ SWD (2020) 176

betrekking tot marktdeelnemers worden weergegeven, teneinde complementariteit, samenhang en doeltreffendheid bij het verwezenlijken van de klimaatdoelstelling voor 2030 te waarborgen. De beoordeling wordt aangevuld met beschikbare gegevens en specifieke analytische instrumenten voor de aanpak van specifieke beleidsontwerpkeuzes.

In de effectbeoordeling worden drie soorten problemen geanalyseerd. Ten eerste de maatregelen die verband houden met de noodzaak om het bestaande EU-ETS aan te scherpen op een wijze die is afgestemd op het verhoogde nettobroeikasgasemissiereductiedoel van ten minste 55 % ten opzichte van 1990 tegen 2030, waarbij onevenwichtigheden tussen vraag en aanbod worden vermeden. Ten tweede de noodzaak om ervoor te zorgen dat bepaalde sectoren voldoende bijdragen tot de verwezenlijking van de verhoogde streefwaarde. Tot slot de behoefte aan meer investeringen en meer capaciteit om de verdeling van de effecten van emissiereductiemaatregelen op te vangen, terwijl de middelen beperkt blijven.

Wat betreft het aanscherpen van het bestaande EU-ETS teneinde de ambitie ervan in overeenstemming te brengen met de nettostreefwaarde van ten minste -55 % voor 2030, zou elk van de optiepakketten effectief en efficiënt zijn om de doelstelling voor 2030 te verwezenlijken. Bij de effectbeoordeling werd ook geconcludeerd dat wanneer een kosteloze toewijzing nog steeds van toepassing is, deze een meer gerichte benadering vereist in de vorm van aangescherpte benchmarks en voorwaarden bij inspanningen op het gebied van decarbonisatie om de toepassing van koolstofarme technologieën te stimuleren.

Wat betreft de MSR, is uit de effectbeoordeling onder meer gebleken dat, om de goede werking van het EU-ETS te behouden, het opnamepercentage tot 2030 op 24 % moet worden gehandhaafd en moet worden aangepast om het ongewenste “drempeleffect” weg te nemen. Dit drempeleffect treedt op wanneer het totale aantal emissierechten in omloop (total number of allowances, “TNAC”) zeer dicht bij de bovengrens van 833 miljoen ligt, die bepalend is voor de opname van emissierechten in de marktstabiliteitsreserve. In dat geval kan één emissierecht meer of minder in het totale aantal emissierechten in omloop de doorslag geven voor het al dan niet opnemen van het volledige innamevolume van 200 miljoen emissierechten, afhankelijk van de vraag of het totale aantal emissierechten in omloop boven of onder de drempel ligt. Onzekerheid hierover kan leiden tot prijsvolatiliteit op de markt en kan het risico op marktmisbruik vergroten.

Om het klimaatbeleidskader uit te breiden tot maritiem vervoer, werden vier belangrijke opties en verschillende geografische toepassingsgebieden geanalyseerd. De voorkeur gaat uit naar de integratie van de sector maritiem vervoer in het bestaande EU-ETS.

In de effectbeoordeling werd gekeken naar het vaststellen van emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer als voornaamste optie, of van een nieuwe, op zichzelf staande emissiehandel voor alle verbranding van fossiele brandstoffen. Beide opties zouden extra economische stimulansen bieden en via het plafond zorgen voor dezelfde relatieve emissiereductie in de betrokken sectoren van 43 % ten opzichte van 2005 tegen 2030. Het enkel opnemen van gebouwen en wegvervoer in het toepassingsgebied van een aanvullende regeling voor het emissiehandelssysteem zou, in tegenstelling tot het opnemen van alle sectoren die fossiele brandstoffen verbruiken die momenteel buiten het ETS vallen, in termen van economische

efficiëntie duidelijke voordelen hebben, met name omdat daarmee de invoering van een nieuwe regeling voor de bescherming tegen koolstoflekage zou worden vermeden voor die delen van de kleine industrie waarvoor een dergelijke regeling nodig zou zijn, maar die onderworpen zouden worden aan een last die waarschijnlijk niet in verhouding staat tot de voordelen ervan.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

In de EU-ETS-wetgeving is consequent de voorkeur gegeven aan benaderingen waarmee de regelgevingslast voor zowel marktdeelnemers als het bestuur tot een minimum wordt beperkt. Hoewel de meeste installaties in het kader van het EU-ETS deel uitmaken van de energie-intensieve bedrijfstakken met door grote ondernemingen gekenmerkte marktstructuren is het voorstel ook op kleine emittenten gericht, die eigendom kunnen zijn van kleine en middelgrote ondernemingen of micro-ondernemingen. Naast de bestaande regels die de administratieve lasten en de kosten voor de monitoring en de rapportage van emissies verminderen, profiteren installaties met geringe emissies met name van de mogelijkheid voor lidstaten om hen van het EU-ETS uit te zonderen als zij onderworpen zijn aan nationale maatregelen die tot een gelijkwaardige bijdrage aan de emissiereducties leiden.

In overeenstemming met de verbintenis van de Commissie inzake betere regelgeving is dit voorstel inclusief voorbereid, op basis van volledige transparantie en voortdurende interactie met de betrokkenen, is er naar externe feedback geluisterd en is er rekening gehouden met externe toetsing om te waarborgen dat het voorstel het juiste evenwicht houdt (zie ook het deel over het bijeenbrengen en gebruik van expertise).

De beoogde uitbreiding tot maritiem vervoer zou voortbouwen op bestaande mechanismen voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) waarmee kleine schepen worden vrijgesteld, en die aangepast zullen moeten worden om ze geschikt te maken voor de handel in emissierechten. De nalevingsinspanningen en de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen blijven lager als er één MRV-systeem is dan wanneer er verschillende systemen zouden zijn. Het nieuwe EU-ETS voor andere sectoren zou upstream van toepassing zijn, voortbouwend op bestaande bepalingen inzake belastingentrepots of brandstofleveranciers.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend. Het draagt met name bij tot de verwezenlijking van de doelstelling van een hoog niveau van milieubescherming in overeenstemming met het beginsel van duurzame ontwikkeling, zoals neergelegd in artikel 37 van het Handvest²⁷.

²⁷ PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het EU-ETS genereert aanzienlijke opbrengsten. Momenteel gaat het grootste deel van deze veilingopbrengsten naar de lidstaten.

De Commissie zal aanpassingen van het begrotingskader van de EU als onderdeel van het komende pakket inzake eigen middelen voorstellen, met inbegrip van een voorstel tot wijziging van het meerjarig financieel kader. Nationale begrotingen van de lidstaten zullen baat hebben bij de uitbreiding van het toepassingsgebied van het EU-ETS tot maritiem vervoer en van de nieuwe emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer.

De veilige werking van het EU-register wordt gefinancierd uit de begroting van de Unie. Om het toepassingsgebied van het EU-ETS uit te breiden tot maritiem vervoer en tot het nieuwe EU-ETS voor gebouwen en wegvervoer zullen extra middelen nodig zijn voor de veilige werking van het EU-register, zoals gespecificeerd in het financieel memorandum bij dit voorstel. Deze middelen zullen via herschikking in het licht van de budgettaire en personele beperkingen voor het Europees openbaar bestuur in het kader van het huidige meerjarig financieel kader beschikbaar worden gesteld, terwijl daarmee verband houdende beleidsuitgaven zullen worden gefinancierd met middelen van het LIFE-programma. IT-ontwikkelings- en aanbestedingskeuzes zullen overeenkomstig de mededeling van 10 september 2020 over richtsnoeren voor de financiering van informatietechnologie en cyberbeveiliging²⁸ worden gemaakt, die de voorafgaande goedkeuring van bepaalde IT-uitgaven door de raad voor informatietechnologie en cyberbeveiliging van de Europese Commissie omvat.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende monitoring, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal de werking van het EU-ETS blijven monitoren en evalueren in haar jaarlijkse koolstofmarktverslag, zoals bepaald in artikel 10, lid 5, van de ETS-richtlijn. Dit omvat ook de effecten van de huidige herziening van het EU-ETS. Het jaarlijkse koolstofmarktverslag van de Commissie en het jaarverslag van de lidstaten moeten ook van toepassing zijn op de sectoren waartoe de handel in emissierechten wordt uitgebreid. De monitoring-, rapportage- en verificatiegegevens die via de regulering van de nieuwe sectoren worden verkregen, zullen voor de Commissie een belangrijke bron van informatie zijn voor de beoordeling van de vooruitgang in de betrokken sectoren.

De monitoring-, rapportage- en verificatieregels voor de scheepvaart moeten voldoen aan de regels van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd bij voorstel COM(2019) 38 final en dit voorstel.

²⁸ C(2020) 6126.

Bovendien wordt in het huidige artikel 21 van de richtlijn²⁹ zelf voorzien in een evaluatie van de voortgang bij de toepassing van de ETS-richtlijn.

Het initiatief bouwt voort op het proces dat is gebaseerd op geïntegreerde nationale energie- en klimaatplannen en op het robuuste kader voor transparantie inzake broeikasgasemissies en andere informatie over het klimaat, dat is vervat in Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad³⁰. De Commissie zal onder meer gebruikmaken van de door de lidstaten in het kader van de governanceverordening verstrekte en gerapporteerde informatie als basis voor haar regelmatige beoordeling van de vooruitgang. Bovendien zijn de bepalingen voor de rapportage over het gebruik van de veilingopbrengsten uit hoofde van deze richtlijn vastgesteld in Verordening (EU) 2018/1999. De gevolgen van de wijzigingen in deze richtlijn zullen moeten worden geanalyseerd en kunnen een latere wijziging van die verordening vereisen om de samenhang tussen de twee rechtshandelingen te waarborgen.

Meer details over monitoring en evaluatie zijn te vinden in afdeling 9 van de effectbeoordeling bij dit voorstel.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De belangrijkste elementen van de ETS-richtlijn die bij dit voorstel worden gewijzigd, zijn de volgende:

Maritiem vervoer (artikel 3, artikelen 3 octies tot en met 3 octies sexies, en artikel 16)

Met dit voorstel wordt het toepassingsgebied van het EU-emissiehandelssysteem uitgebreid tot maritiem vervoer. Daartoe wordt bij het voorstel de definitie van “emissies” in artikel 3, punt b), gewijzigd om emissies van schepen die een maritieme vervoersactiviteit verrichten op te nemen, hoofdstuk II van de richtlijn tot “lucht- en maritiem vervoer” uitgebreid en maritiem vervoer als nieuwe activiteit in bijlage I toegevoegd. Verder bevat het voorstel nieuwe definities voor “scheepvaartmaatschappij” (artikel 3, punt v)) en “administrerende autoriteit ten aanzien van scheepvaartmaatschappijen” in (artikel 3, punt w)). Om hoofdstuk II uit te breiden tot maritiem vervoer, worden de artikelen 3 octies tot en met 3 octies sexies ingevoegd.

De uitbreiding van het EU-ETS tot maritiem vervoer geldt voor de emissies van reizen binnen de EU, de helft van de emissies van reizen buiten de EU en emissies die ontstaan op een ligplaats in een EU-haven; dezelfde regels die van toepassing zijn op andere sectoren die onder het EU-ETS vallen, moeten van toepassing zijn op maritiem vervoer met betrekking tot

²⁹ Op grond van dit artikel moeten de lidstaten jaarlijks een verslag bij de Commissie indienen, waarin bijzondere aandacht wordt besteed aan kwesties als de toewijzing van emissierechten, de werking van het register, de toepassing van monitoring en rapportage, verificatie en accreditatie en kwesties die verband houden met de naleving.

³⁰ Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Richtlijn 94/22/EG, Richtlijn 98/70/EG, Richtlijn 2009/31/EG, Verordening (EG) nr. 663/2009, Verordening (EG) nr. 715/2009, Richtlijn 2009/73/EG, Richtlijn 2009/119/EG van de Raad, Richtlijn 2010/31/EU, Richtlijn 2012/27/EU, Richtlijn 2013/30/EU en Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1).

veilingen, de overdracht, inlevering en annulering van emissierechten, sancties en registers (artikel 16). De verplichting om emissierechten in de sector maritiem vervoer in te leveren, wordt in de periode 2023-2025 geleidelijk ingevoerd, waarbij scheepvaartmaatschappijen vanaf 2026 100 % van hun geverifieerde emissies moeten inleveren (artikel 3 octies bis). In overeenstemming met deze geleidelijke invoering moet de hoeveelheid niet-ingeleverde emissierechten worden geannuleerd voor zover er in die jaren minder emissierechten worden ingeleverd met betrekking tot geverifieerde emissies voor maritiem vervoer. De monitoring- en rapportageregels alsook de verificatie- en accreditatieregels van Verordening (EU) 2015/757, als gewijzigd, zijn van toepassing (artikelen 3 octies ter en 3 octies quater). Naast de algemene EU-ETS-regels inzake sancties kunnen besluiten tot verwijdering worden uitgevaardigd tegen schepen die onder de verantwoordelijkheid vallen van een scheepvaartmaatschappij die gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen emissierechten heeft ingeleverd, met als gevolg dat schepen die onder haar verantwoordelijkheid vallen, door de vlaggenlidstaat kunnen worden aangehouden en de toegang tot een haven die onder de jurisdictie van een andere lidstaat dan de vlaggenstaat valt, kunnen worden geweigerd (artikel 16, lid 11 bis). Elke scheepvaartmaatschappij die binnen het toepassingsgebied van het EU-ETS valt, wordt toegewezen aan een lidstaat — de administrerende autoriteit — voor haar administratie in het kader van de richtlijn. De administrerende autoriteit wordt bepaald op basis van de plaats waar de scheepvaartmaatschappij is geregistreerd. Indien de maatschappij niet in een lidstaat is geregistreerd, wordt zij toegewezen aan de lidstaat waar zij in de twee voorgaande monitoringjaren het hoogste aantal havenaanlopen had. De Commissie moet vanaf 2024 een lijst publiceren van scheepvaartmaatschappijen die onder de richtlijn en hun respectieve administrerende autoriteit (artikel 3 octies quinquies) vallen en deze lijst regelmatig actualiseren. De administrerende autoriteiten kunnen het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) om bijstand verzoeken om hun verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn na te komen, met name wat betreft de goedkeuring van monitoringplannen en de verificatie van de emissies (artikel 18 ter). De EMSA kan, gezien zijn ervaring met de uitvoering van Verordening (EU) 2015/757 en zijn IT-instrumenten, de administrerende autoriteiten verder bijstaan bij de uitvoering van de richtlijn, bijvoorbeeld door de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken of door richtsnoeren en criteria te ontwikkelen. Er is een rapportage- en evaluatieclausule opgenomen (artikel 3 octies sexies) om de uitvoering van dit hoofdstuk te monitoren en rekening te houden met relevante ontwikkelingen op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie.

Lineaire verminderingsfactor en eenmalige verlaging van de bovengrens (art. 9)

De lineaire verminderingsfactor wordt gewijzigd in 4,2 % vanaf het jaar volgend op de inwerkingtreding van deze richtlijn tot wijziging van de ETS-richtlijn. De verhoogde lineaire verminderingsfactor wordt gecombineerd met een eenmalige neerwaartse correctie van de bovengrens, zodat de nieuwe lineaire verminderingsfactor hetzelfde effect heeft als wanneer deze vanaf 2021 zou zijn toegepast. Dat zorgt ervoor dat de totale hoeveelheid rechten (“het plafond”) in een verhoogd jaarlijks tempo zal afnemen, wat in de sectoren die onder het EU-ETS vallen leidt tot een totale emissiereductie van 61 % ten opzichte van 2005 tegen 2030. Bovendien moet het plafond vanaf het jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn

worden verhoogd met een hoeveelheid emissierechten die overeenstemt met de in het EU-ETS op te nemen emissies van maritiem vervoer die zijn afgeleid van gegevens van het EU-MRV-systeem voor maritiem vervoer voor de jaren 2018 en 2019, en die vanaf 2021 met behulp van de lineaire verminderingsfactor zijn aangepast.

Gebruik van veilingopbrengsten (artikel 10)

Om tegemoet te komen aan de toegenomen behoefte aan koolstofarme investeringen wordt de bepaling inzake het gebruik van veilingopbrengsten gewijzigd zodat de lidstaten alle opbrengsten, voor zover zij niet aan de begroting van de Unie zijn toegewezen, moeten gebruiken voor klimaatdoeleinden onder meer ter ondersteuning van duurzame renovatie van huishoudens met een laag inkomen. De Commissie presenteert de wijzigingen van het begrotingskader van de Unie in het kader van het aankomende eigenmiddelenpakket, met inbegrip van een voorstel tot wijziging van het meerjarig financieel kader.

Om de sociale en verdelingseffecten van de transitie op te vangen, voorziet het voorstel verder in de veiling van 2,5 % van het plafond voor de financiering, via het moderniseringsfonds, van de energietransitie van de lidstaten waarvan het bbp per hoofd van de bevolking in 2016-2018 minder dan 65 % van het EU-gemiddelde bedroeg.

Strengere benchmarkbepaling en vaststelling van voorwaarden voor kosteloze toewijzing (artikel 10 bis, lid 1)

Ter beperking van de mogelijkheid om de transsectorale correctiefactor na de aanpassing van het plafond toe te passen, wordt voorgesteld de benchmarks zo te actualiseren dat de emissiereducties in bedrijfstakken en deeltakken daarvan dichterbij elkaar worden gebracht, door het maximale actualiseringspercentage vanaf 2026 te verhogen tot 2,5 % per jaar in plaats van de huidige 1,6 %. Aangenomen wordt dat door deze aanpak de kosteloze toewijzing eerlijker en transparanter wordt verdeeld dan door een sterkere verlaging voor alle bedrijfstakken door middel van de transsectorale correctiefactor.

Daarnaast wordt, om het gebruik van koolstofarme technologieën te stimuleren, de kosteloze toewijzing afhankelijk gesteld van decarbonisatie-inspanningen. Installaties die onder de verplichting vallen om een energieaudit uit te voeren op grond van het huidige artikel 8, lid 4, van de richtlijn energie-efficiëntie ("EED"), zijn verplicht de aanbevelingen van het auditverslag uit te voeren of de uitvoering aan te tonen van andere maatregelen die leiden tot broeikasgasemissiereducties die gelijkwaardig zijn aan die welke in het auditverslag worden aanbevolen. Anders zouden zij hun kosteloze toewijzing minder zien worden. Overeenkomstig het huidige artikel 8, lid 4, van de EED worden kmo's niet onderworpen aan een energie-audit. Voorts zijn ondernemingen die geen kmo's zijn en die een energie- of milieubeheersysteem toepassen, onder de voorwaarden van artikel 8, lid 6, van de EED vrijgesteld van de verplichting om een energie-audit uit te voeren. Er wordt voorgesteld de regels ter bepaling van de vrijstelling voor het uitvoeren van een energie-audit in het kader van de herziene EED te veranderen zodat de vrijstelling voor kmo's een vrijstelling op basis van energieverbruik wordt. Een dergelijke vrijstellingsregeling zou ook geschikt zijn voor de voorwaarden voor kosteloze toewijzing.

Maatregelen voor koolstofgrenscorrecties (artikel 10 bis, lid 1)

Een maatregel voor koolstofgrenscorrecties (Carbon Border Adjustment Measure, CBAM) is een alternatieve maatregel om het risico op koolstoflekkage te beperken. De bedrijfstakken en deeltakken die onder die maatregel vallen, mogen daarom geen kosteloze toewijzing ontvangen. Er wordt een overgangsperiode ingesteld om producenten, importeurs en handelaren in staat te stellen zich aan te passen aan de nieuwe regeling, met een geleidelijke vermindering van de kosteloze toewijzing terwijl de CBAM geleidelijk wordt ingevoerd. Er worden ook regels vastgesteld voor de berekening van de definitieve hoeveelheid die moet worden afgetrokken van de te veilen kosteloze toewijzing.

Carbon contracts for difference en verhoging van het innovatiefonds (artikel 10 bis, lid 8)

Carbon contracts for difference (CCD's) zijn een belangrijk element om emissiereducties in de industrie op gang te brengen en bieden de EU de kans om investeerders in innovatieve klimaatvriendelijke technologieën een vaste prijs boven het huidige prijsniveau te garanderen ter beloning van de CO₂-emissiereducties in het EU-ETS. Het toepassingsgebied van het innovatiefonds wordt uitgebreid zodat hiermee projecten door middel van concurrerende aanbestedingsmechanismen zoals CCD's kunnen worden ondersteund. Daarnaast wordt het innovatiefonds verhoogd met 50 miljoen emissierechten die op dezelfde manier van de voor kosteloze toewijzing en veiling beschikbare emissierechten worden verkregen, zoals het geval is voor de huidige dotatie van het Fonds. Als gevolg daarvan zullen 40 miljoen rechten afkomstig zijn van de voor kosteloze toewijzing beschikbare emissierechten en 10 miljoen van de te veilen emissierechten.

Moderniseringsfonds (artikel 10 quinquies)

Door te eisen dat investeringen in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de Europese Green Deal en de Europese klimaatwet en door de steun af te schaffen voor investeringen die verband houden met alle fossiele brandstoffen en niet alleen — zoals momenteel het geval is — voor investeringen die verband houden met vaste fossiele brandstoffen, brengt dit voorstel het moderniseringsfonds in overeenstemming met de nieuwe klimaatdoelstellingen van de Unie. Daarnaast wordt met dit voorstel: het percentage van het fonds dat in prioritaire investeringen moet worden geïnvesteerd, verhoogd; meer aandacht besteed aan hernieuwbare energiebronnen en investeringen in energie-efficiëntie in vervoer, gebouwen, afval en landbouw; energie-efficiëntie bestemd tot prioritair gebied aan de vraagzijde, waarbij de industrie expliciet als in aanmerking komende sector wordt opgenomen; steun geboden aan huishoudens om energiearmoede te verlichten.

Afvang en benutting van koolstof (artikel 3, punt b), en artikel 12, lid 3 ter)

Door de verhoogde klimaatambitie zal het gebruik van alle technologische oplossingen om de emissies te verminderen, met inbegrip van afvang en benutting van koolstof, worden aangemoedigd. Bijgevolg wordt in het voorstel bepaald dat er geen verplichtingen ontstaan inzake de inlevering voor CO₂-emissies die permanent chemisch in een product gebonden zijn, zodat zij bij normaal gebruik niet in de atmosfeer terechtkomen.

Wegnemen van belemmeringen voor innovatieve koolstofarme technologieën door wijziging van het toepassingsgebied en de benchmarks van het EU-ETS (artikel 2, artikel 10 bis en bijlage I)

De regels voor kosteloze toewijzing van emissierechten van het EU-ETS worden gewijzigd om het koolstofvrij maken van energie-intensieve industrieën beter te ondersteunen door de uitrol van baanbrekende technologieën.

Efficiënte technologieën net onder het referentieniveau ontvangen meer kosteloze toewijzingen dan ze uitstoten. Hierdoor komen innovatieve technologieën buiten het EU-ETS in een positie waar zij concurrentienadeel ondervinden, waardoor investeringen in deze technologieën kunnen worden ontmoedigd. Innovatieve installaties kunnen buiten het EU-ETS vallen omdat zij hun productieproces wijzigen of omdat hun totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van de verbrandingseenheden van een installatie afneemt tot minder dan 20 MW.

Deze ontmoedigende werking wordt ondervangen door: i) te specificeren dat installaties binnen het EU-ETS blijven wanneer zij de totale capaciteit van hun verbrandingseenheden verminderen om broeikasgasemissies te verminderen (bv. door elektrificatie); ii) het technologisch neutraal maken van de definities van activiteiten (schrappen van verwijzingen naar fossiele brandstoffen of specifieke productieprocessen); iii) te verwijzen naar productiecapaciteit in plaats van verbrandingscapaciteit en iv) de benchmarkdefinities te herzien om te zorgen voor een gelijke behandeling van installaties onafhankelijk van de gebruikte technologie, ook bij het gebruik van koolstofarme of koolstofvrije technologieën. Door innovatieve installaties in het EU-ETS te handhaven zullen benchmarkwaarden worden verlaagd en zal een verhoging van emissiereducties worden gestimuleerd.

Invoering van emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer (hoofdstuk IV bis)

Vanaf 2025 moet nieuwe emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer worden ingevoerd als een afzonderlijk, zelfstandig systeem (hoofdstuk IV bis). In het eerste jaar zullen gereguleerde entiteiten moeten beschikken over een vergunning voor broeikasgasemissies en hun emissies voor de jaren 2024 en 2025 moeten rapporteren (artikelen 30 ter en 30 sexies). De verlening van emissierechten en de nalevingsverplichtingen voor deze entiteiten zullen pas vanaf 2026 van toepassing zijn, waardoor het nieuwe systeem op ordelijke en efficiënte wijze kan functioneren (artikelen 30 quater, 30 quinquies en 30 sexies). Aangezien de sectoren gebouwen en wegvervoer een aanzienlijk aantal kleine emittenten bevat, en om redenen van technische haalbaarheid en administratieve efficiëntie, wordt het punt van regulering niet samen met de emittenten vastgesteld, maar meer upstream in de toeleveringsketen (artikel 30 ter en bijlage III). Daarom zal de uitslag tot verbruik van brandstoffen die voor verbranding in de sectoren gebouwen en wegvervoer worden gebruikt, de activiteit zijn die voor het nieuwe systeem wordt gereguleerd (bijlage III). Het toepassingsgebied van de sectoren gebouwen en wegvervoer wordt gedefinieerd op basis van de relevante emissiebronnen die zijn opgenomen in de [IPCC-richtsnoeren voor nationale broeikasgasinventarissen van 2006 \(bijlage III\)](#). De gereguleerde entiteiten zijn gedefinieerd in overeenstemming met het accijnsstelsel van Richtlijn (EU) 2020/262 van de

Raad³¹, aangezien er voor belastingdoeleinden op grond van die richtlijn reeds een robuust monitoring- en rapportagemechanisme bestaat voor de hoeveelheden tot verbruik uitgeslagen brandstoffen. De monitoring-, rapportage- en verificatieverplichtingen in de sectoren gebouwen en wegvervoer zullen zoveel mogelijk worden afgestemd op de goed functionerende mechanismen voor stationaire installaties en luchtvaart (artikel 30, punt f)).

Het emissieplafond voor het nieuwe emissiehandelssysteem zal vanaf 2026 worden vastgesteld op basis van gegevens die zijn verzameld in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen en het ambitieniveau daarvan, en zal worden verlaagd om in 2030 een emissiereductie van 43 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren gebouwen en wegvervoer te bereiken (artikel 30 quater en bijlage III bis). Er wordt een overeenkomstige lineaire verminderingsfactor gedefinieerd. Zodra de monitoring en rapportage van de nieuwe emissiehandel is vastgesteld, zal de totale hoeveelheid emissierechten voor 2028 op basis van de beschikbare MRV gegevens voor de periode 2024-2026 worden aangepast. De lineaire verminderingsfactor zal alleen worden herzien als de MRV-gegevens aanzienlijk hoger zijn dan het oorspronkelijke plafond, en niet vanwege kleine verschillen met de UNFCCC-inventarisatiegegevens van de EU.

De emissierechten voor de nieuwe emissiehandel zullen worden geveild omdat er niet is voorzien in kosteloze toewijzing (artikel 30 quinquies). Met het oog op een soepele start van de handel in emissierechten in de nieuwe sectoren zal een bepaalde hoeveelheid emissierechten bij vooruitgeschoven veilingen worden verhandeld (artikel 30 quinquies, lid 2, eerste alinea). Om vanaf het begin de marktstabiliteit te waarborgen zal er bovendien op basis van specifieke regels ook een marktstabiliteitsreserve in de betrokken sectoren zijn (artikel 30 quinquies, lid 2, tweede alinea). Aangezien het systeem nieuw is, worden risicobeperkende maatregelen vastgesteld om het potentiële risico op te vangen van buitensporige prijsschommelingen die bijzonder hoog zouden kunnen zijn bij de aanvang van de handel in emissierechten in de nieuwe sectoren, (artikel 30 nonies).

Om een aantal overgangsproblemen en sociale uitdagingen ten gevolge van de koolstofbeprijzing in de nieuwe sectoren aan te pakken en te zorgen voor gerichte steun voor innovatie, zal de emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer ook bijdragen aan de reeds bestaande fondsen voor een koolstofarme economie. Zo zullen in het kader van het emissiehandelssysteem voor gebouwen en wegvervoer 150 miljoen emissierechten ter beschikking van het innovatiefonds worden gesteld om de groene transitie te stimuleren (artikel 30 quinquies, lid 4).

De Commissie zal de toepassing van de regels van de nieuwe emissiehandel monitoren en zal, indien nodig, uiterlijk op 1 januari 2028 een herziening voorstellen om de effectiviteit, het beheer en de praktische toepassing ervan te verbeteren (artikel 30 decies).

³¹ Richtlijn (EU) 2020/262 van de Raad van 19 december 2019 houdende een algemene regeling inzake accijns (herschikking) (PB L 58 van 27.2.2020, blz. 4).

De belangrijkste elementen van het MSR-besluit die bij het voorstel zijn gewijzigd, zijn de volgende:

Rekening houden met de nettovraag van de luchtvaart (artikel 1, lid 4 bis) en de maritieme sector

Het voorstel wijzigt de berekening van het totale aantal emissierechten in omloop, zodat dit ook luchtvaartemissies en luchtvaartemissierechten omvat. Bij Verordening (EU) 2017/2392 van het Europees Parlement en de Raad³² is artikel 12, lid 3, van de EU-ETS-richtlijn gewijzigd om alle exploitanten in staat te stellen alle emissierechten te gebruiken die zijn verleend voor hun verplichtingen inzake de inlevering, met inbegrip van luchtvaartemissierechten. De nauwkeurigheid en de effectiviteit van de reserve als maatstaf voor de stabiliteit van de markt door vraag en aanbod zullen worden verbeterd door luchtvaartemissierechten op te nemen in de berekening van de reserve, met behoud van de milieu-integriteit ervan. Als dit voorstel tot wijziging van het EU-ETS wordt aangenomen, worden de luchtvaartemissies en luchtvaartemissierechten vanaf het jaar na de inwerkingtreding van deze wijziging meegerekend in het totale aantal emissierechten in omloop, waar zij zich hebben voorgedaan of zijn verleend. Hoewel er geen aparte maritieme emissierechten zijn, moet de tekst ook worden gewijzigd om emissierechten en emissies in verband met de maritieme sector in de berekening op te nemen, aangezien de tekst momenteel alleen verwijst naar emissies en emissierechten voor installaties. Om verstoring door de geleidelijke invoering van voorschriften voor maritiem vervoer te voorkomen, wordt het verschil tussen geverifieerde emissies en ingeleverde emissierechten voor de maritieme sector, die worden geannuleerd in plaats van geveild, meegerekend in het totale aantal emissierechten in omloop alsof de emissierechten waren verleend³³.

Opnamepercentage (artikel 1, lid 5)

Het opnamepercentage wordt gewijzigd om het “drempeleffect” te ondervangen dat zich zou voordoen wanneer het totale aantal emissierechten in omloop (TNAC) zeer dicht bij de bovengrens ligt. In dat geval kan één emissierecht meer of minder in het TNAC de doorslag geven voor het al dan niet opnemen, afhankelijk van de vraag of het TNAC boven of onder de drempel ligt. Onzekerheid over het optreden hiervan kan leiden tot prijsvolatiliteit op de markt.

³² [Verordening \(EU\) 2017/2392 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2017 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden \(PB L 350 van 29.12.2017, blz. 7\).](#)

³³ Op soortgelijke wijze als bij de boekhouding van de flexibiliteit van de lidstaten om toegang te krijgen tot emissierechten uit het EU-ETS, waarmee rekening wordt gehouden bij de berekening van het totale aantal emissierechten in omloop, zoals bepaald in artikel 6, lid 2, van Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

Het mechanisme van het opnamepercentage wordt bij dit voorstel gewijzigd. In het voorstel wordt een bufferopname in de marktstabiliteitsreserve (MSR) voorgesteld wanneer het TNAC tussen 833 miljoen en 1096 miljoen bedraagt. In dat geval is de opname het verschil tussen het TNAC en de drempel van 833 miljoen. Zolang de TNAC meer dan 1096 miljoen emissierechten bedraagt, zou het normale opnamepercentage van toepassing zijn (24 % tot 2030).

De reden om voor het aantal van 1096 miljoen emissierechten te kiezen, is dat bij dat bedrag de 24 %-opname en het verschil tussen het TNAC en de bovengrens dicht bij elkaar liggen. Hiermee wordt het drempel effect ondervangen met behoud van een efficiënte opname in de MSR indien het TNAC hoger is.

Definitie van het totale aantal emissierechten in omloop (TNAC) (artikel 1, lid 5)

Bij de berekening van het TNAC zal in de formule worden gespecificeerd dat alleen de emissierechten die zijn verleend en die niet in de reserve zijn opgenomen, in het aanbod van emissierechten worden opgenomen en dat het aantal emissierechten in de reserve niet langer in mindering wordt gebracht op het aanbod van emissierechten. Door deze wijziging wordt de berekening van het totale aantal emissierechten in omloop duidelijker en ontstaan er geen wezenlijke gevolgen voor het resultaat ervan, met inbegrip van de eerdere berekeningen van het TNAC.

Mechanisme voor ongeldigverklaring (artikel 1, lid 5 bis)

Vanaf 2023 worden emissierechten in de marktstabiliteitsreserve die boven het niveau van de hoeveelheid te veilen emissierechten van het voorgaande jaar liggen, ongeldig verklaard. Het aantal te veilen emissierechten van het voorgaande jaar hangt echter af van verschillende elementen, zoals het plafond en de werking van de marktstabiliteitsreserve zelf. Om ervoor te zorgen dat het aantal emissierechten dat na de ongeldigverklaring in de reserve blijft, voorspelbaarder is, wordt voorgesteld het aantal emissierechten in de reserve te beperken tot 400 miljoen. Deze waarde komt ook overeen met de lagere drempel voor de waarde van het TNAC waaronder emissierechten worden vrijgegeven uit de marktstabiliteitsreserve.

De marktstabiliteitsreserve (MSR) voor de emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer (artikel 1 bis)

Om het risico van een onevenwichtigheid tussen vraag en aanbod op te vangen, zal er ook een marktstabiliteitsreserve zijn voor de nieuwe emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer, waarbij emissierechten worden opgenomen en vrijgegeven op basis van de drempels voor het overschot aan emissierechten op die markt. Om ervoor te zorgen dat de marktstabiliteitsreserve vanaf het begin van de handel in emissierechten in de twee sectoren een doeltreffend instrument kan zijn om onevenwichtigheden op de markt op te vangen, zal er bovendien een aantal emissierechten voor de nieuwe sectoren in de reserve worden aangemaakt. Om het potentiële risico van buitensporige prijsvolatiliteit op te vangen, worden maatregelen vastgesteld om de vrijgave van extra emissierechten uit de marktstabiliteitsreserve mogelijk te maken. Het activeringsmechanisme voor deze extra

vrijgave zal echter gebaseerd zijn op de stijging van de gemiddelde prijs van de emissierechten en niet op het overschot aan emissierechten op de markt.

De belangrijkste elementen van de MRV-verordening (Verordening (EU) 2015/757) die via dit voorstel worden gewijzigd, zijn de volgende:

Het voorstel introduceert nieuwe definities van “administrerende autoriteit” en “op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens”. Bovendien worden bedrijven door de voorgestelde wijzigingen ertoe verplicht hun monitoringplannen ter goedkeuring aan de verantwoordelijke administrerende autoriteiten voor te leggen (gewijzigde artikelen 6 en 7), op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens te rapporteren (gewijzigd artikel 4) en, na verificatie van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens (gewijzigde artikelen 13 tot en met 16), deze geverifieerde geaggregeerde gegevens bij de verantwoordelijke administrerende autoriteit in te dienen (nieuw artikel 11 bis en gewijzigd artikel 12). De verificateur is niet verplicht het emissieverslag per schip en op grond van het in artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2015/757 bedoelde verslag te verifiëren, aangezien deze verslagen per schip reeds zijn geverifieerd. Het voorstel verleent de Commissie ook de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen tot wijziging van de monitoringmethoden en -regels vast te stellen om deze geschikt te maken voor de emissiehandel (gewijzigd artikel 5, lid 2) en tot aanvulling van Verordening (EU) 2015/757 met de regels voor de goedkeuring van monitoringplannen en wijzigingen daarvan door de administrerende autoriteiten, de regels voor de monitoring, de rapportage en de indiening van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens (artikel 6, lid 8, artikel 7, lid 5, en artikel 11 bis, lid 4) en de regels voor de verificatie van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens en voor de afgifte van een verificatieverslag met betrekking tot de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens (artikel 13, lid 6, en artikel 15, lid 6).

Dit voorstel vormt een aanvulling op Commissievoorstel COM(2019) 38 final, aangezien het voorstelt om de MRV-verordening te wijzigen.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie, Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en Verordening (EU) 2015/757

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, is in november 2016 in werking getreden³. De partijen kwamen overeen de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C boven het pre-industriële niveau te houden, en ernaar te blijven streven de temperatuurstijging tot 1,5 °C boven het pre-industriële niveau te beperken.
- (2) Het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs staan centraal in de mededeling over de Europese Green Deal⁴, die de Commissie op 11 december 2019 heeft goedgekeurd.
- (3) De Europese Green Deal omvat een uitgebreide reeks elkaar versterkende maatregelen en initiatieven die gericht zijn op het bereiken van klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050, en er wordt een nieuwe groeistrategie in vastgesteld die tot doel heeft de Unie om te vormen tot een eerlijke en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie waarin economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. De Green Deal moet het natuurlijk

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ Overeenkomst van Parijs (PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4).

⁴ COM(2019) 640 final.

kapitaal van de Unie beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten. Tegelijkertijd treft deze overgang vrouwen en mannen anders en heeft deze een bijzonder effect op bepaalde achtergestelde groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

- (4) In het licht van de zeer ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de gezondheid, de levens- en arbeidsomstandigheden en het welzijn van de burgers van de Unie, waardoor is gebleken dat onze samenleving en onze economie hun weerbaarheid tegen externe schokken moeten verbeteren en vroegtijdig moeten optreden om deze te voorkomen of te beperken, zijn de noodzaak en de waarde van de Europese Green Deal alleen maar toegenomen. De Europese burgers zijn nog steeds duidelijk van mening dat dit met name van toepassing is op de klimaatverandering⁵.
- (5) De Unie heeft zich er in de geactualiseerde nationaal bepaalde bijlage die zij op 17 december 2020 bij het secretariaat van het UNFCCC heeft ingediend⁶ toe verbonden de nettobroeikasgasemissies van de hele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 55 % ten opzichte van 1990 te verlagen.
- (6) Bij Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad⁷ heeft de Unie de doelstelling om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit in de hele economie te bereiken, vastgelegd in wetgeving. Bij die verordening is ook de bindende toezegging van de Unie inzake een reductie in de EU van de nettobroeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) tegen 2030 vastgesteld van ten minste 55 % ten opzichte van de niveaus van 1990.
- (7) Alle sectoren van de economie moeten een bijdrage leveren om die emissiereductie te verwezenlijken. Daarom moet de ambitie van het EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS), dat is vastgesteld bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad⁸ om de uitstoot van broeikasgassen op een kosteneffectieve en economisch efficiënte wijze te verminderen, worden verhoogd op een wijze die is afgestemd op deze voor de gehele economie geldende nettodoelstelling voor de reductie van broeikasgasemissies voor 2030.
- (8) Het EU-ETS moet de productie stimuleren van installaties die de broeikasgasemissies geheel of gedeeltelijk verminderen. Om een gelijke behandeling van installaties in de betrokken sectoren te waarborgen moet daarom de beschrijving van bepaalde categorieën activiteiten in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG worden gewijzigd. Bovendien moet de kosteloze toewijzing voor de productie van een product

⁵ Speciale Eurobarometer 513 over klimaatverandering, 2021
(https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_nl)

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

⁷ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

⁸ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

onafhankelijk zijn van de aard van het productieproces. Om te zorgen voor een gelijk speelveld voor nieuwe en bestaande technologieën moet voor bepaalde benchmarks daarom de definitie van de producten en van de processen en emissies worden gewijzigd. Ook moet de actualisering van de benchmarkwaarden voor waterstof worden losgekoppeld van die voor raffinaderijen om rekening te houden met het toenemende belang van de productie van waterstof buiten de sector raffinaderijen.

- (9) Richtlijn 96/61/EEG van de Raad⁹ is bij Richtlijn 2010/75/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ ingetrokken. De verwijzingen naar Richtlijn 96/61/EG in artikel 2 van Richtlijn 2003/87/EG en in bijlage IV van die richtlijn moeten dienovereenkomstig worden bijgewerkt. Gezien de dringende behoefte aan emissiereducties voor de gehele economie, moeten de lidstaten maatregelen kunnen nemen om de broeikasgasemissies die onder het toepassingsgebied van het EU-ETS vallen, te verminderen door middel van ander beleid dan de krachtens Richtlijn 2010/75/EU vastgestelde emissiegrenswaarden.
- (10) In haar mededeling “Route naar een gezonde planeet voor iedereen”¹¹ roept de Commissie op om de EU richting nulvervuiling in 2050 te sturen, door de verontreiniging in lucht, zoet water, zeeën en bodems terug te brengen tot niveaus die naar verwachting niet langer schadelijk zullen zijn voor de gezondheid en natuurlijke ecosystemen. Maatregelen in het kader van Richtlijn 2010/75/EU, het belangrijkste instrument voor de regulering van de uitstoot van lucht-, water- en bodemverontreinigende stoffen, zullen er vaak voor zorgen dat ook de uitstoot van broeikasgassen wordt verminderd. Overeenkomstig artikel 8 van Richtlijn 2003/87/EG moeten de lidstaten zorgen voor coördinatie tussen de vergunningseisen van Richtlijn 2003/87/EG en die van Richtlijn 2010/75/EU.
- (11) In het besef dat nieuwe innovatieve technologieën vaak een vermindering van zowel broeikasgasemissies als verontreinigende stoffen mogelijk zullen maken, is het belangrijk om te zorgen voor synergieën tussen beleidsmaatregelen die tot een vermindering van de emissies van zowel broeikasgassen als verontreinigende stoffen leiden, zoals Richtlijn 2010/75/EU, en de doeltreffendheid daarvan in dit opzicht te herzien.
- (12) De definitie van elektriciteitsopwekkers werd gebruikt om de maximale hoeveelheid kosteloos toe te wijzen emissierechten aan de industrie in de periode 2013-2020 vast te stellen, maar dit heeft ertoe geleid dat warmtekrachtkoppelingcentrales anders werden behandeld dan industriële installaties. Om het gebruik van hoogrenderende warmtekrachtkoppeling te stimuleren en te zorgen voor gelijke behandeling van alle installaties die kosteloze toewijzingen voor warmteproductie en stadsverwarming ontvangen, moeten alle verwijzingen naar elektriciteitsopwekkers in Richtlijn 2003/87/EG worden geschrapt. Daarnaast specificeert Gedelegeerde Verordening

⁹ Richtlijn 96/61/EG van de Raad van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (PB L 257 van 10.10.1996, blz. 26)

¹⁰ [Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies \(geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging\)](#) (PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17)

¹¹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's Route naar een gezonde planeet voor iedereen, EU-actieplan: “Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul” (COM/2021/400 final).

(EU) 2019/331¹² van de Commissie dat alle industriële processen in aanmerking komen voor kosteloze toewijzing. Daarom zijn de bepalingen inzake koolstofafvang en -opslag in artikel 10 bis, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG achterhaald en moeten zij worden geschrapt.

- (13) Broeikasgassen die niet rechtstreeks in de atmosfeer worden uitgestoten, moeten in het kader van het EU-ETS als emissies worden beschouwd en voor die emissies moeten emissierechten worden ingeleverd, tenzij die emissies worden opgeslagen in een opslaglocatie overeenkomstig Richtlijn 2009/31/EG van het Europees Parlement en de Raad¹³, of zij permanent chemisch in een product gebonden zijn zodat zij bij normaal gebruik niet in de atmosfeer terechtkomen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om uitvoeringshandelingen vast te stellen ter nadere bepaling van de voorwaarden op grond waarvan broeikasgassen als permanent chemisch in een product gebonden moeten worden beschouwd zodat zij bij normaal gebruik niet in de atmosfeer terechtkomen, indien van toepassing met inbegrip van het verkrijgen van een koolstofverwijderingscertificaat met het oog op ontwikkelingen in de regelgeving met betrekking tot de certificering van koolstofverwijdering.
- (14) Internationale maritieme vervoersactiviteiten die bestaan uit reizen tussen havens die onder de jurisdictie van twee verschillende lidstaten vallen of tussen een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en een haven buiten de jurisdictie van een lidstaat, zijn de enige vormen van transport waarop de eerdere toezeggingen van de Unie om broeikasgasemissies te verminderen niet van toepassing waren. De emissies van brandstof die in de Unie wordt verkocht voor reizen die in één lidstaat beginnen en in een andere lidstaat of in een derde land eindigen, zijn sinds 1990 met ongeveer 36 % toegenomen. Deze emissies vertegenwoordigen bijna 90 % van alle navigatie-emissies in de Unie, aangezien de emissies van brandstof die in de Unie wordt verkocht voor reizen die beginnen en eindigen in dezelfde lidstaat sinds 1990 met 26 % zijn verminderd. Als het beleid niet wordt gewijzigd zullen de emissies van internationale maritieme vervoersactiviteiten naar verwachting tussen 2015 en 2030 met ongeveer 14 % toenemen en tussen 2015 en 2050 met 34 %. Als de klimaatveranderingseffecten van maritieme vervoersactiviteiten zoals verwacht toenemen, zouden hierdoor de reducties die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, aanzienlijk worden ondermijnd.
- (15) De Commissie heeft in 2013 een strategie aangenomen om maritieme emissies geleidelijk in het beleid van de Unie voor de vermindering van broeikasgasemissies te integreren. Als eerste stap in deze aanpak heeft de Unie bij Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴ een systeem ingevoerd om emissies van maritiem vervoer te monitoren, rapporteren en verifiëren; die eerste stap moet worden gevolgd door vaststelling van reductiedoelstellingen voor de maritieme

¹² Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/331 van de Commissie van 19 december 2018 tot vaststelling van een voor de hele Unie geldende overgangsregeling voor de geharmoniseerde kosteloze toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 10 bis van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 59 van 27.2.2019, blz. 8).

¹³ Richtlijn 2009/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de geologische opslag van kooldioxide en tot wijziging van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad, de Richtlijnen 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG en 2008/1/EG en Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 114).

¹⁴ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

sector en de toepassing van een marktgebaseerde maatregel. In overeenstemming met de toezegging van de medewetgevers die in Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ is geformuleerd, dient de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) of de Unie vanaf 2023 actie te ondernemen, hetgeen onder meer voorbereidende werkzaamheden inzake vaststelling en uitvoering van een maatregel behelst die ervoor zorgt dat de sector naar behoren bijdraagt aan de inspanningen die nodig zijn om de in het kader van de Overeenkomst van Parijs overeengekomen doelstellingen te verwezenlijken, en passend beraad ter zake door alle stakeholders.

- (16) Krachtens Richtlijn (EU) 2018/410 moet de Commissie verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad over de vorderingen die de IMO heeft gemaakt in de richting van een ambitieus emissiereductiestreefcijfer, en over bijbehorende maatregelen met het oog op een billijke bijdrage van de sector maritiem vervoer aan de inspanningen die nodig zijn om de in het kader van de Overeenkomst van Parijs overeengekomen doelstellingen te verwezenlijken. De inspanningen die via de IMO worden geleverd om mondiale maritieme emissies te beperken, moeten worden aangemoedigd. Hoewel de recente vooruitgang die via de IMO is geboekt, welkom is, zullen deze maatregelen niet volstaan om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken.
- (17) De Commissie heeft in de Europese Green Deal verklaard voornemens te zijn aanvullende maatregelen te nemen om de broeikasgasemissies van de sector maritiem vervoer aan te pakken door middel van een pakket maatregelen die de Unie in staat stellen haar emissiereductiedoelstellingen te halen. Richtlijn 2003/87/EG moet in dit verband worden gewijzigd om de sector maritiem vervoer in het EU-ETS op te nemen om ervoor te zorgen dat deze sector bijdraagt aan de verhoogde klimaatdoelstellingen van de Unie en aan de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, die de ontwikkelde landen ertoe verplicht het voortouw te nemen door emissiereductiedoelstellingen voor de gehele economie vast te stellen, terwijl ontwikkelingslanden worden aangemoedigd om geleidelijk over te stappen op emissiereductie- of emissiebeperkingsdoelstellingen¹⁶ voor de gehele economie. Het is passend dat het EU-ETS een deel van de emissies dekt van reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat en havens onder de jurisdictie van een derde land, waarbij het derde land kan beslissen over passende maatregelen met betrekking tot het andere aandeel van emissies, aangezien emissies van de internationale luchtvaart buiten Europa vanaf januari 2021 door wereldwijde marktgebaseerde maatregelen moeten worden geplafonneerd, terwijl er geen maatregelen zijn om de emissies van maritiem vervoer te plafonneren of te beprijzen. De uitbreiding van het EU-ETS tot de sector maritiem vervoer moet dus de helft van de emissies van schepen die reizen uitvoeren en aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vanuit een haven buiten de jurisdictie van een lidstaat, de helft van de emissies van schepen die reizen uitvoeren vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en aankomen in een haven buiten de jurisdictie van een lidstaat, de emissies van schepen die reizen uitvoeren en aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en de emissies van schepen die zijn afgemeerd in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, omvatten. Deze aanpak is

¹⁵ Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG ter bevordering van kosteneffectieve emissiereducties en koolstofarme investeringen en van Besluit (EU) 2015/1814 (PB L 76 van 19.3.2018, blz. 3).

¹⁶ Overeenkomst van Parijs, artikel 4, lid 4.

naar voren gekomen als een praktische oplossing voor de kwestie van gemeenschappelijke maar onderscheiden verantwoordelijkheden en capaciteiten, die in de UNFCCC-context al geruime tijd een uitdaging vormt. De dekking van een deel van de emissies van zowel inkomende als uitgaande reizen tussen de Unie en derde landen waarborgt de doeltreffendheid van het EU-ETS, met name door het milieueffect van de maatregel in vergelijking met een geografisch toepassingsgebied dat beperkt is tot reizen binnen de EU te vergroten, terwijl de risico's op havenontwikkend gedrag en verplaatsing van overlappingsactiviteiten buiten de Unie worden beperkt. Met het oog op een soepele opnemering van de sector in het EU-ETS moet de inlevering van emissierechten door scheepvaartmaatschappijen geleidelijk ten opzichte van geverifieerde emissies die voor de periode 2023-2025 zijn gerapporteerd, worden verhoogd. Om de milieu-integriteit van het systeem te beschermen, moet, zodra elk jaar het verschil tussen geverifieerde emissies en ingeleverde emissierechten is vastgesteld, een overeenkomstig aantal emissierechten worden geannuleerd, voor zover er in die jaren met betrekking tot geverifieerde emissies voor maritiem vervoer minder emissierechten worden ingeleverd. Scheepvaartmaatschappijen moeten vanaf 2026 het aantal emissierechten inleveren dat overeenkomt met alle geverifieerde emissies die zij in het voorgaande jaar hebben gerapporteerd.

- (18) De bepalingen van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft maritieme vervoersactiviteiten moeten regelmatig worden herzien in het licht van de internationale ontwikkelingen en de inspanningen die ter verwezenlijking van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs zijn geleverd, waaronder de tweede algemene inventarisatie in 2028 en de vijfjaarlijkse algemene inventarisaties daarna, die zijn bedoeld om opeenvolgende nationaal vastgestelde bijdragen met kennis van zaken te kunnen vaststellen. In het bijzonder moet de Commissie op enig moment vóór de tweede algemene inventarisatie in 2028 — en dus uiterlijk op 30 september 2028 — verslag aan het Europees Parlement en de Raad uitbrengen over de voortgang van de IMO-onderhandelingen over een wereldwijde marktgebaseerde maatregel. De Commissie moet in haar verslag de instrumenten van de Internationale Maritieme Organisatie analyseren en naar gelang het geval beoordelen op welke manier deze instrumenten door middel van een herziening van Richtlijn 2003/87/EG in het recht van de Unie kunnen worden omgezet. In haar verslag moet de Commissie indien van toepassing voorstellen opnemen.
- (19) De Commissie moet de werking van Richtlijn 2003/87/EG evalueren met betrekking tot maritieme vervoersactiviteiten in het licht van de ervaring met de toepassing ervan, onder meer met betrekking tot mogelijke ontwijkingspraktijken, en vervolgens maatregelen voorstellen om de effectiviteit van deze richtlijn te waarborgen.
- (20) De persoon of organisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van het EU-ETS moet de scheepvaartmaatschappij zijn, die is gedefinieerd als de scheepseigenaar of als een andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die er, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, mee heeft ingestemd alle door de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor de veilige exploitatie van schepen en voor verontreinigingspreventie voorgeschreven taken en verantwoordelijkheden over te nemen. Deze definitie is gebaseerd op de definitie van “maatschappij” in artikel 3, punt d), van Verordening (EU) 2015/757 en is in overeenstemming met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat in 2016 door de IMO is opgezet. Overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt, kan de scheepvaartmaatschappij door middel van een contractuele regeling de entiteit die

rechtstreeks verantwoordelijk is voor de besluiten die van invloed zijn op de CO₂-emissies van het schip, aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze richtlijn. Deze entiteit zou normaliter de entiteit zijn die verantwoordelijk is voor de keuze van brandstof, route en snelheid van het schip.

- (21) Om de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen te verminderen, moet voor elke scheepvaartmaatschappij één lidstaat verantwoordelijk zijn. De Commissie moet een eerste lijst van scheepvaartmaatschappijen publiceren die een maritieme activiteit hebben verricht die binnen het toepassingsgebied van het EU-ETS valt, waarin de administrerende autoriteit van elke scheepvaartmaatschappij wordt vermeld. De lijst moet ten minste om de twee jaar worden bijgewerkt om scheepvaartmaatschappijen naar gelang het geval over te dragen aan een andere administrerende autoriteit. Voor in een lidstaat geregistreerde scheepvaartmaatschappijen moet de administrerende autoriteit die lidstaat zijn. Voor in een derde land geregistreerde scheepvaartmaatschappijen moet de administrerende autoriteit de lidstaat zijn waar de scheepvaartmaatschappij in de afgelopen twee monitoringjaren naar schatting het grootste aantal havens heeft aangedaan bij reizen die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2003/87/EG vallen. Voor in een derde land geregistreerde scheepvaartmaatschappijen die in de laatste twee monitoringjaren geen enkele reis hebben uitgevoerd die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2003/87/EG valt, moet de administrerende autoriteit de lidstaat zijn van waaruit de scheepvaartmaatschappij haar eerste reis die binnen het toepassingsgebied van die richtlijn valt, is begonnen. De Commissie moet om de twee jaar een lijst van scheepvaartmaatschappijen die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2003/87/EG vallen en waarin de administrerende autoriteit van elke scheepvaartmaatschappij wordt vermeld, publiceren en actualiseren. Om een gelijke behandeling van scheepvaartmaatschappijen te waarborgen, moeten de lidstaten voor het beheer van scheepvaartmaatschappijen waarvoor zij verantwoordelijk zijn geharmoniseerde regels toepassen, overeenkomstig door de Commissie vast te stellen gedetailleerde regels.
- (22) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de scheepvaartmaatschappijen waarvan zij de administrerende autoriteit zijn, voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 2003/87/EG. Indien een scheepvaartmaatschappij niet aan die voorschriften voldoet en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen van de administrerende autoriteit is gewaarborgd, moeten de lidstaten solidair optreden. In laatste instantie moeten lidstaten de toegang kunnen weigeren aan schepen die onder de verantwoordelijkheid van de betrokken scheepvaartmaatschappij vallen, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert en die dat schip moet kunnen aanhouden.
- (23) Scheepvaartmaatschappijen moeten hun op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens van maritieme vervoersactiviteiten monitoren en rapporteren overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2015/757. De verslagen over de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens moeten overeenkomstig de regels van die verordening worden geverifieerd. Bij het uitvoeren van de verificaties op bedrijfsniveau mag de verificateur het emissieverslag op scheepsniveau en het in artikel 11, lid 2, van die verordening bedoelde verslag niet verifiëren, aangezien die verslagen op scheepsniveau reeds zouden zijn geverifieerd.
- (24) Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) of een andere relevante organisatie moet op basis van ervaring met soortgelijke taken op het gebied van milieubescherming, in voorkomend geval en in overeenstemming met zijn mandaat, de

Commissie en de administrerende autoriteiten bijstaan bij de uitvoering van Richtlijn 2003/87/EG. Het EMSA zou — gezien zijn ervaring met de uitvoering van Verordening (EU) 2015/757 en zijn IT-instrumenten — de administrerende autoriteiten kunnen bijstaan, met name op het gebied van de monitoring, de rapportage en de verificatie van emissies die door maritieme activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, worden gegenereerd, door de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken of door richtsnoeren en criteria te ontwikkelen.

- (25) Bij Verordening (EU) 2017/2392 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ is artikel 12, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG gewijzigd om alle exploitanten in staat te stellen alle verleende emissierechten te gebruiken. Het voorschrift dat vergunningen voor broeikasgasemissies een verplichting moeten bevatten om emissierechten in te leveren overeenkomstig artikel 6, lid 2, punt e), van die richtlijn, moet dienovereenkomstig worden aangepast.
- (26) Om de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor 2030 te halen, is een reductie van de emissies van de onder het EU-ETS vallende sectoren nodig van 61 % ten opzichte van 2005. De hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie in het kader van het EU-ETS moet worden verminderd om het duurzame koolstofprijssignaal en -stimulering te creëren die nodig is om deze mate van decarbonisatie te verwezenlijken. Om dit te realiseren moet de lineaire verminderingsfactor worden verhoogd, waarbij rekening wordt gehouden met de opnemings van emissies van maritiem vervoer. Die emissies moeten worden afgeleid uit de emissies van maritieme vervoersactiviteiten die overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 voor 2018 en 2019 in de Unie zijn gerapporteerd, en die met ingang van 2021 aan de hand van de lineaire verminderingsfactor worden aangepast.
- (27) Gezien het feit dat Richtlijn 2003/87/EG met betrekking tot een uitvoeringsperiode die reeds op 1 januari 2021 van start is gegaan, bij deze richtlijn wordt gewijzigd, moet omwille van de voorspelbaarheid, de milieueffectiviteit en de eenvoud het steilere lineaire verminderingstraject van het EU-ETS van 2021 tot 2030 een rechte lijn zijn, zodat tegen 2030 emissiereducties van 61 % in het EU-ETS worden bereikt, als passende tussenstap naar klimaatneutraliteit in de gehele economie in de Unie in 2050. Aangezien de verhoogde lineaire verminderingsfactor pas vanaf het jaar volgend op de inwerkingtreding van deze richtlijn kan worden toegepast, moet de totale hoeveelheid emissierechten eenmalig worden verminderd, zodat deze totale hoeveelheid vanaf 2021 in overeenstemming is met dit niveau van jaarlijkse vermindering.
- (28) Er zullen aanzienlijke publieke middelen van de EU en van nationale begrotingen aan de klimaattransitie moeten worden besteed om de verhoogde klimaatambitie te verwezenlijken. Alle veilingopbrengsten die niet aan de Unie-begroting zijn toegewezen, moeten voor klimaatgerelateerde doeleinden worden gebruikt om de aanzienlijke klimaatgerelateerde uitgaven in de EU-begroting aan te vullen en te versterken. Hieronder valt ook het gebruik van financiële steun om sociale aspecten in huishoudens met een laag en middeninkomen op te vangen door verstorende belastingen te verlagen. Voorts moet een extra hoeveelheid van 2,5 % van de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie vanaf [jaar van inwerkingtreding van de

¹⁷

[Verordening \(EU\) 2017/2392 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2017 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden \(PB L 350 van 29.12.2017, blz. 7\).](#)

richtlijn] tot en met 2030 worden gebruikt voor de financiering van de energietransitie van de lidstaten met een bruto binnenlands product (bbp) per hoofd van de bevolking van minder dan 65 % van het gemiddelde van de Unie in 2016-2018 om via het moderniseringsfonds als bedoeld in artikel 10 quinquies van Richtlijn 2003/87/EG de sociale en verdelingseffecten van de transitie in lidstaten met een laag inkomen op te vangen.

- (29) Er moet worden voorzien in verdere stimulansen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen door gebruik te maken van kostenefficiënte technieken. Daartoe moet de kosteloze toewijzing van emissierechten aan vaste installaties vanaf 2026 afhankelijk worden gesteld van investeringen in technieken om de energie-efficiëntie te verhogen en de emissies te verminderen. Als ervoor wordt gezorgd dat dit gericht is op grotere energieverbruikers, zou het leiden tot een aanzienlijke lastenverlichting voor bedrijven met een lager energieverbruik, die mogelijk eigendom zijn van kleine en middelgrote ondernemingen of micro-ondernemingen. [Verwijzing te bevestigen bij de herziene EED]. De desbetreffende gedelegeerde handelingen moeten dienovereenkomstig worden aangepast.
- (30) Het koolstofgrenscorrectiemechanisme (CBAM), dat is vastgesteld bij Verordening (EU) [.../.] van het Europees Parlement en de Raad¹⁸, is een alternatief voor kosteloze toewijzing om het risico op koolstoflekkage aan te pakken. Voor zover die sectoren en subsectoren onder die maatregel vallen, mogen zij daarom geen kosteloze toewijzing ontvangen. Er is echter een overgangperiode voor de afbouw van gratis emissierechten nodig om producenten, importeurs en handelaren in staat te stellen zich aan de nieuwe regeling aan te passen. De vermindering van de kosteloze toewijzing moet ten uitvoer worden gelegd door tijdens de geleidelijke invoering van het CBAM een factor op de kosteloze toewijzing voor CBAM-sectoren toe te passen. Dit percentage (CBAM-factor) moet tijdens de overgangperiode tussen de inwerkingtreding van de [CBAM-verordening] en 2025 gelijk zijn aan 100 %, in 2026 aan 90 %, en moet met 10 procentpunten per jaar worden verlaagd tot 0 % is bereikt en de kosteloze toewijzing tegen het tiende jaar afgeschaft is. De desbetreffende gedelegeerde handelingen inzake kosteloze toewijzing moeten voor de sectoren en subsectoren die onder het CBAM vallen, dienovereenkomstig worden aangepast. De kosteloze toewijzingen die op basis van deze berekening niet langer aan de CBAM-sectoren worden verstrekt (CBAM-vraag), moeten worden geveild en de opbrengsten zullen aan het innovatiefonds toekomen, om innovatie op het gebied van koolstofarme technologieën, koolstofafvang en -gebruik (CCU), koolstofafvang en geologische opslag (CCS), hernieuwbare energie en energieopslag op een wijze die bijdraagt tot de beperking van de klimaatverandering, te ondersteunen. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan projecten in CBAM-sectoren. Om het aandeel van de kosteloze toewijzing dat beschikbaar is voor de niet-CBAM-sectoren, in acht te nemen, moet de definitieve hoeveelheid die van de kosteloze toewijzing moet worden afgetrokken en die moet worden geveild, worden berekend op basis van het aandeel dat door de CBAM-vraag met betrekking tot de behoeften aan kosteloze toewijzing van alle sectoren die kosteloze toewijzingen ontvangen, wordt vertegenwoordigd.
- (31) De maximale aanpassing van de benchmarkwaarden moet worden verhoogd van 1,6 % tot 2,5 % per jaar om de technologische vooruitgang beter weer te geven en de overeenkomstige benchmarkwaarden aan de relevante toewijzingsperiode aan te

¹⁸

[Gelieve de volledige PB-referentie in te voegen]

passen en tegelijkertijd stimulansen voor emissiereductie te waarborgen en innovatie naar behoren te belonen. Voor de periode van 2026 tot 2030 moeten de benchmarkwaarden dus binnen een bereik van 4 % tot 50 % worden aangepast ten opzichte van de waarde voor de periode van 2013 tot 2020.

- (32) Een uitgebreide aanpak van innovatie is essentieel om de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken. De nodige onderzoeks- en innovatie-inspanningen worden op EU-niveau onder meer via Horizon Europa ondersteund, dat aanzienlijke financiering en nieuwe instrumenten omvat voor de sectoren die onder het ETS vallen. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de nationale omzettingsebepalingen innovaties niet belemmeren en technologisch neutraal zijn.
- (33) Het toepassingsgebied van het in artikel 10 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG bedoelde innovatiefonds moet worden uitgebreid om innovatie op het gebied van koolstofarme technologieën en processen die betrekking hebben op het brandstofverbruik in de sectoren gebouwen en wegvervoer, te ondersteunen. Daarnaast moet het innovatiefonds ter ondersteuning dienen van investeringen om de sector maritiem vervoer koolstofvrij te maken, met inbegrip van investeringen in duurzame alternatieve brandstoffen, zoals waterstof en ammoniak, die worden geproduceerd uit hernieuwbare energiebronnen, alsook in emissievrije aandrijftechnologieën zoals windtechnologieën. Aangezien de opbrengsten van de in Verordening xxxx/xxxx [FuelEU Zeevaart]¹⁹ geïnde sancties overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement als externe bestemmingsontvangsten aan het innovatiefonds worden toegewezen, moet de Commissie ervoor zorgen dat voldoende aandacht wordt besteed aan steun voor innovatieve projecten die gericht zijn op het versnellen van de ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de maritieme sector, zoals bepaald in artikel 21, lid 1, van Verordening xxxx/xxxx [FuelEU Zeevaart]. Om ervoor te zorgen dat binnen dit uitgebreide toepassingsgebied voldoende financiering beschikbaar is voor innovatie, moet het innovatiefonds worden aangevuld met 50 miljoen emissierechten die deels afkomstig zijn van de emissierechten die anders zouden kunnen worden geveild, en deels van de rechten die anders gratis zouden kunnen worden toegewezen, overeenkomstig het huidige aandeel van de financiering aan het innovatiefonds uit elke bron.
- (34) Op grond van artikel 10 van Verordening (EU) 2019/1122 van de Commissie²⁰ geldt dat wanneer vliegtuigexploitanten niet langer vluchten uitvoeren die onder het EU-ETS vallen, hun rekeningen de status “uitgesloten” krijgen en processen niet langer uit die rekeningen mogen worden geïnitieerd. Om de milieu-integriteit van het systeem te behouden, moeten emissierechten die wegens sluiting niet aan vliegtuigexploitanten worden verleend, worden gebruikt om eventuele tekorten aan inleveringen door die exploitanten te dekken, en moeten eventuele resterende emissierechten worden gebruikt om sneller actie te ondernemen voor het aanpakken van de klimaatverandering door deze emissierechten in het innovatiefonds op te nemen.
- (35) Carbon contracts for difference (CCD's) zijn een belangrijk element om emissiereducties in de industrie teweeg te brengen en bieden de kans om investeerders

¹⁹ [verwijzing naar de FuelEU Zeevaart-verordening toevoegen].

²⁰ [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2019/1122 van de Commissie van 12 maart 2019 tot aanvulling van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de werking van het EU-register \(PB L 177, van 2.7.2019, blz. 3\)](#)

in innovatieve klimaatvriendelijke technologieën een prijs te garanderen waarmee de CO₂-emissiereducties boven die welke door het huidige prijsniveau in het EU-ETS worden veroorzaakt, worden beloond. De reeks maatregelen die door het innovatiefonds kunnen worden ondersteund, moet worden uitgebreid om projecten door middel van concurrerende aanbestedingsmechanismen zoals CCD's te ondersteunen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om gedelegeerde handelingen met betrekking tot de precieze regels voor dit soort steun vast te stellen.

- (36) Wanneer de activiteit van een installatie tijdelijk wordt opgeschort, wordt de kosteloze toewijzing aangepast aan de activiteitsniveaus die jaarlijks verplicht worden gerapporteerd. Daarnaast kunnen bevoegde autoriteiten de verlening van emissierechten aan installaties die hun werkzaamheden hebben gestaakt, opschorten zolang er geen bewijs is dat zij opnieuw opgestart zullen worden. Daarom zouden exploitanten in geval van een tijdelijke opschorting van de activiteiten niet langer verplicht moeten worden om bij de bevoegde autoriteit aan te tonen dat hun installatie de productie binnen een gespecificeerde en redelijke termijn zal hervatten.
- (37) Voor correcties van aan vaste installaties toegekende kosteloze toewijzingen overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Richtlijn 2003/87/EG kan het nodig zijn extra kosteloze emissierechten toe te kennen of een overschot aan emissierechten terug te boeken. De emissierechten die krachtens artikel 10 bis, lid 7, van Richtlijn 2003/87/EG voor nieuwkomers zijn gereserveerd, moeten voor die doeleinden worden gebruikt.
- (38) Het toepassingsgebied van het moderniseringsfonds moet op de meest recente klimaatdoelstellingen van de Unie worden afgestemd door te eisen dat investeringen in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de Europese Green Deal en Verordening (EU) 2021/1119, en door de steun voor investeringen die verband houden met fossiele brandstoffen af te schaffen. Bovendien moet het percentage van het moderniseringsfonds dat aan prioritaire investeringen moet worden besteed, tot 80 % worden verhoogd; energie-efficiëntie moet voorrang krijgen aan de vraagzijde; en steun voor huishoudens om energiearmoede te verlichten, ook in landelijke en afgelegen gebieden, moet worden opgenomen in het toepassingsgebied van de prioritaire investeringen.
- (39) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie²¹ bevat voorschriften voor de monitoring van emissies uit biomassa die in overeenstemming zijn met de regels inzake het gebruik van biomassa die zijn vastgesteld in de wetgeving van de Unie inzake hernieuwbare energie. Naarmate de wetgeving gedetailleerder wordt over de duurzaamheidscriteria voor biomassa met de recentste regels die zijn vastgesteld in Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²², moeten de uitvoeringsbevoegdheden van artikel 14, lid 1, van Richtlijn 2003/87/EG uitdrukkelijk worden uitgebreid met de bevoegdheid tot vaststelling van de nodige aanpassingen voor de toepassing van duurzaamheidscriteria voor biomassa, met inbegrip van biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen in het EU-ETS. Daarnaast moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om uitvoeringshandelingen

²¹ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie van 19 december 2018 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie (PB L 334, van 31.12.2018, blz. 1).

²² Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

vast te stellen om te specificeren op welke manier rekening moet worden gehouden met de opslag van emissies uit mengsels van biomassa waarvoor het nultarief geldt, en biomassa die niet afkomstig is van bronnen waarvoor het nultarief geldt.

- (40) Hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van herbruikte koolstof kunnen belangrijk zijn om broeikasgasemissies te verminderen in sectoren die moeilijk koolstofvrij te maken zijn. Wanneer brandstoffen op basis van herbruikte koolstof en hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong worden geproduceerd uit afgevangen kooldioxide in het kader van een activiteit die onder deze richtlijn valt, moeten de emissies onder die activiteit worden geboekt. Om ervoor te zorgen dat hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van herbruikte koolstof bijdragen tot broeikasgasemissiereducties en om dubbeltelling voor brandstoffen die dat doen te voorkomen, is het passend de bevoegdheid van de Commissie in artikel 14, lid 1, expliciet uit te breiden met de vaststelling van uitvoeringshandelingen waarin de nodige aanpassingen worden vastgesteld voor de wijze waarop rekening wordt gehouden met de eventuele uitstoot van kooldioxide en waarmee dubbeltelling wordt voorkomen om ervoor te zorgen dat er passende stimulansen zijn, waarbij ook rekening wordt gehouden met de behandeling van deze brandstoffen in het kader van Richtlijn (EU) 2018/2001.
- (41) Aangezien kooldioxide naar verwachting ook via andere middelen dan pijpleidingen zal worden vervoerd, zoals per schip en per vrachtwagen, moet het huidige toepassingsgebied van bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG voor het vervoer van broeikasgassen met het oog op opslag, om redenen van gelijke behandeling en ongeacht of het vervoermiddel onder het EU-ETS valt, worden uitgebreid tot alle vervoermiddelen. Wanneer de emissies van het vervoer ook onder een andere activiteit uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG vallen, moeten de emissies om dubbeltelling te voorkomen onder die andere activiteit worden geboekt.
- (42) Het van het EU-ETS uitsluiten van installaties die uitsluitend biomassa gebruiken, heeft geleid tot situaties waarin installaties die een groot aandeel aan biomassa verbranden, door gratis emissierechten te ontvangen die veel hoger liggen dan de werkelijke emissies, uitzonderlijke winsten hebben behaald. Daarom moet een drempelwaarde voor de verbranding van biomassa waarvoor het nultarief geldt, worden ingevoerd, waarboven installaties van het EU-ETS worden uitgesloten. De drempelwaarde van 95 % is in overeenstemming met de onzekerheidsparameter van artikel 2, lid 16, van Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/331 van de Commissie²³.
- (43) In de mededeling van de Commissie over een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030²⁴ werd de bijzondere uitdaging om de emissies in de sectoren gebouwen en wegvervoer te verminderen, onderstreept. De Commissie heeft daarom aangekondigd dat een verdere uitbreiding van de emissiehandel ook emissies van gebouwen en wegvervoer zou kunnen omvatten. De handel in emissierechten voor deze twee nieuwe sectoren zou door middel van afzonderlijke, maar aangrenzende emissiehandel worden ingesteld. Hierdoor zou elke verstoring van de goede werking van de emissiehandel in de sectoren van vaste installaties en luchtvaart worden

²³ Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/331 van de Commissie van 19 december 2018 tot vaststelling van een voor de hele Unie geldende overgangsregeling voor de geharmoniseerde kosteloze toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 10 bis van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 59 van 27.2.2019, blz. 8).

²⁴ COM(2020) 562 final.

voorkomen. Het nieuwe systeem gaat vergezeld van aanvullende beleidslijnen en maatregelen om het tegen ongepaste prijseffecten te beschermen, de verwachtingen van marktdeelnemers vorm te geven en naar een koolstofprijssignaal voor de hele economie te streven. Uit eerdere ervaring is gebleken dat voor de ontwikkeling van de nieuwe markt een efficiënt monitoring-, rapportage- en verificatiesysteem moet worden opgezet. Om te zorgen voor synergieën en samenhang met de bestaande EU-infrastructuur voor het EU-ETS die de emissies van stationaire installaties en de luchtvaart omvat, is het passend om via een wijziging van Richtlijn 2003/87/EC een emissiehandel voor de sectoren gebouwen en wegvervoer tot stand te brengen.

- (44) Om het noodzakelijke uitvoeringskader tot stand te brengen en een redelijk tijdsbestek te bieden om de doelstelling voor 2030 te halen, moet de emissiehandel in de twee nieuwe sectoren in 2025 van start gaan. In het eerste jaar moeten de gereguleerde entiteiten beschikken over een vergunning voor broeikasgasemissies en moeten zij hun emissies voor de jaren 2024 en 2025 rapporteren. De verlening van emissierechten en de nalevingsverplichtingen voor deze entiteiten moeten met ingang van 2026 van toepassing zijn. Dankzij deze volgorde zal het mogelijk worden om op ordelijke en efficiënte wijze met de handel in emissierechten in de sectoren te beginnen. Hierdoor zou het ook mogelijk worden om de EU-financiering en de maatregelen van de lidstaten in te voeren en zo te zorgen voor een sociaal rechtvaardige invoering van de EU-emissiehandel in de twee sectoren, teneinde de gevolgen van de koolstofprijs voor kwetsbare huishoudens en vervoersgebruikers te beperken.
- (45) Vanwege het zeer grote aantal kleine emittenten in de sectoren gebouwen en wegvervoer is het niet mogelijk het punt van regulering op het niveau van de entiteiten die rechtstreeks broeikasgassen uitstoten, vast te stellen, zoals het geval is voor stationaire installaties en luchtvaart. Omwille van de technische haalbaarheid en de administratieve efficiëntie is het daarom passender het punt van regulering verder upstream in de toeleveringsketen vast te stellen. De nalevingsverplichting in het kader van de nieuwe emissiehandel moet in gang worden gezet door de uitslag tot verbruik van brandstoffen die worden gebruikt voor verbranding in de sectoren gebouwen en wegvervoer, met inbegrip van de verbranding in het wegvervoer van broeikasgassen voor geologische opslag. Om dubbeldekking te vermijden, dient de uitslag tot verbruik van brandstoffen die bij andere activiteiten in het kader van bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG worden gebruikt, hier niet onder te vallen.
- (46) De gereguleerde entiteiten in de twee nieuwe sectoren en het punt van regulering moeten, met de noodzakelijke aanpassingen, in overeenstemming met het accijnsstelsel dat is ingesteld bij Richtlijn (EU) 2020/262 van de Raad²⁵ worden gedefinieerd, aangezien die richtlijn reeds voorziet in een robuust controlesysteem voor alle hoeveelheden tot verbruik uitgeslagen brandstoffen met het oog op de betaling van accijnzen. De eindgebruikers van brandstoffen in die sectoren dienen niet aan verplichtingen uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG te worden onderworpen.
- (47) De gereguleerde entiteiten die binnen het toepassingsgebied van de emissiehandel in de sectoren gebouwen en wegvervoer vallen, moeten worden onderworpen aan vergunningsvereisten voor broeikasgasemissies die vergelijkbaar zijn met die waaraan de exploitanten van vaste installaties worden onderworpen. Er moeten regels worden vastgesteld voor vergunningsaanvragen, voorwaarden voor de afgifte, inhoud en

²⁵ Richtlijn (EU) 2020/262 van de Raad van 19 december 2019 houdende een algemene regeling inzake accijns (PB L 58 van 27.2.2020, blz. 4).

evaluatie van vergunningen, en alle wijzigingen met betrekking tot de gereguleerde entiteit. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat gereguleerde entiteiten die binnen het toepassingsgebied van de nieuwe emissiehandel vallen, vanaf de aanvang van het systeem in 2025 over een geldige vergunning beschikken, zodat het nieuwe systeem ordelijk van start kan gaan.

- (48) De totale hoeveelheid emissierechten voor de nieuwe emissiehandel moet een lineair traject volgen om de emissiereductiedoelstelling van 2030 te halen, rekening houdend met een kostenefficiënte bijdrage van gebouwen en wegvervoer van 43 % emissiereducties ten opzichte van 2005 tegen 2030. De totale hoeveelheid emissierechten moet in 2026 voor het eerst worden vastgesteld om vanaf 2024 een traject te volgen op basis van de waarde van de emissiegrenswaarden voor 2024 (1 109 304 000 CO₂ t), die op basis van de referentie-emissies voor deze sectoren voor de periode van 2016 tot en met 2018 overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad²⁶ zijn berekend. De lineaire verminderingfactor moet dienovereenkomstig worden vastgesteld op 5,15 %. Vanaf 2028 moet de totale hoeveelheid emissierechten op basis van de gemiddelde gerapporteerde emissies voor de jaren 2024, 2025 en 2026 worden vastgesteld, en deze totale hoeveelheid moet met dezelfde absolute jaarlijkse vermindering als vastgesteld vanaf 2024, afnemen, hetgeen overeenkomt met een lineaire verminderingfactor van 5,43 % ten opzichte van de vergelijkbare waarde voor 2025 van het hierboven gedefinieerde traject. Als die emissies aanzienlijk hoger zijn dan deze trajectwaarde en deze afwijking niet het gevolg is van kleinschalige verschillen in emissiemethoden, moet — om de vereiste emissiereductie in 2030 te bereiken — de lineaire verminderingfactor worden aangepast.
- (49) De veiling van emissierechten is de eenvoudigste en economisch meest efficiënte methode voor de toewijzing van emissierechten, waardoor ook uitzonderlijke winsten worden vermeden. Zowel de sector gebouwen als de sector wegvervoer staan onder relatief kleine of niet-bestaande concurrentiedruk van buiten de Unie en zijn niet blootgesteld aan een risico op koolstoflekkage. Daarom mogen emissierechten voor gebouwen en wegvervoer alleen worden toegewezen via veiling, zonder kosteloze toewijzing.
- (50) Om een soepele start van de emissiehandel in de sectoren gebouwen en wegvervoer te waarborgen en rekening te houden met de behoefte van de gereguleerde entiteiten om emissierechten van te voren te kopen of af te dekken en zich zo in te dekken tegen prijs- en liquiditeitsrisico's, moet een hoger aantal rechten in een vroeg stadium worden geveild. In 2026 moet de hoeveelheid te veilen emissierechten daarom 30 % groter zijn dan de totale hoeveelheid emissierechten voor 2026. Deze hoeveelheid zou voldoende zijn om liquiditeit te verschaffen, zowel indien de emissies in overeenstemming met de reductiebehoeften dalen, als in het geval dat emissiereducties slechts geleidelijk tot stand komen. De nadere regels voor de hoeveelheid emissierechten die bij vooruitgeschoven veilingen worden verhandeld, moeten worden vastgesteld in een overeenkomstig artikel 10, lid 4, van Richtlijn 2003/87/EG vastgestelde gedelegeerde handeling inzake veilingen.

²⁶ Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

- (51) De regels voor de verdeling van de te veilen aandelen zijn van groot belang voor alle veilingopbrengsten die de lidstaten zouden ontvangen, met name gezien de noodzaak om de lidstaten beter in staat te stellen de sociale gevolgen van een koolstofprijssignaal in de sectoren gebouwen en wegvervoer op te vangen. Ondanks het feit dat de twee sectoren zeer verschillende kenmerken hebben, is het passend een gemeenschappelijke verdelingsregel vast te stellen die vergelijkbaar is met de verdelingsregel die van toepassing is op vaste installaties. Het grootste deel van de emissierechten moet op basis van de gemiddelde verdeling van de emissies in de sectoren die binnen de periode van 2016 tot en met 2018 vallen, over alle lidstaten worden verdeeld.
- (52) De invoering van de koolstofprijs voor gebouwen en wegvervoer moet gepaard gaan met effectieve sociale compensatie, vooral gezien de reeds aanwezige niveaus van energiearmoede. Ongeveer 34 miljoen Europeanen hebben aangegeven dat zij in 2018 niet in staat waren hun woning voldoende te verwarmen, en 6,9 % van de bevolking van de Unie heeft in een EU-brede enquête in 2019²⁷ aangegeven voldoende verwarming van hun woning niet te kunnen betalen. Om de sociale en verdelingseffecten effectief te kunnen compenseren, moeten de lidstaten worden verplicht de veilingopbrengsten te besteden aan klimaat- en energiegerelateerde doeleinden die reeds voor de bestaande emissiehandel zijn gespecificeerd, maar ook aan maatregelen die specifiek zijn toegevoegd om de daarmee samenhangende problemen voor de nieuwe sectoren gebouwen en wegvervoer aan te pakken, met inbegrip van daarmee verband houdende beleidsmaatregelen in het kader van Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad²⁸. Veilingopbrengsten moeten worden gebruikt om de sociale aspecten van de emissiehandel voor de nieuwe sectoren op te vangen, waarbij bijzondere nadruk op kwetsbare huishoudens, micro-ondernemingen en transportgebruikers moet worden gelegd. In deze geest zal een nieuw sociaal klimaatfonds specifieke financiering verstrekken aan de lidstaten om de Europese burgers die het zwaarst worden getroffen of die het grootste risico lopen op energie- of mobiliteitsarmoede, te steunen. Dit fonds zal de eerlijkheid en solidariteit tussen en binnen de lidstaten bevorderen en tegelijkertijd het risico van energie- en mobiliteitsarmoede tijdens de transitie verminderen. Het zal voortbouwen op bestaande solidariteitsmechanismen en deze aanvullen. De middelen van het nieuwe fonds zullen in beginsel overeenkomen met 25 % van de verwachte opbrengsten van de nieuwe handel in emissierechten in de periode 2026-2032, en zullen worden toegekend op basis van de sociale klimaatplannen die de lidstaten moeten voorstellen uit hoofde van Verordening (EU) nr. 20.../nn van het Europees Parlement en de Raad²⁹. Daarnaast moet elke lidstaat zijn veilingopbrengsten onder meer gebruiken om een deel van de kosten van hun sociale klimaatplannen te financieren.
- (53) De verslaglegging over het gebruik van veilingopbrengsten moet worden afgestemd op de huidige verslaglegging die is vastgesteld bij Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad³⁰.

²⁷ Gegevens uit 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdes01].

²⁸ Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie, tot wijziging van Richtlijnen 2009/125/EG en 2010/30/EU en houdende intrekking van de Richtlijnen 2004/8/EG en 2006/32/EG (PB L 315 van 14.11.2012, blz. 1).

²⁹ [Verwijzing naar de verordening tot oprichting van het Sociaal Klimaatfonds toevoegen].

³⁰ Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Richtlijn 94/22/EG, Richtlijn 98/70/EG, Richtlijn 2009/31/EG, Verordening (EG) nr. 663/2009, Verordening (EG) nr. 715/2009,

- (54) Innovatie en ontwikkeling van nieuwe koolstofarme technologieën in de sectoren gebouwen en wegvervoer zijn van cruciaal belang om ervoor te zorgen dat deze sectoren op een kostenefficiënte manier bijdragen aan de verwachte emissiereducties. Daarom moeten ook 150 miljoen emissierechten uit de handel in emissierechten in de sectoren gebouwen en wegvervoer ter beschikking worden gesteld van het innovatiefonds om kostenefficiënte emissiereducties te stimuleren.
- (55) Gereguleerde entiteiten die onder de emissiehandel in gebouwen en het wegvervoer vallen, moeten voor hun geverifieerde emissies de emissierechten inleveren die overeenstemmen met de hoeveelheid brandstof die zij tot verbruik hebben uitgeslagen. Zij moeten in 2026 voor het eerst emissierechten inleveren voor hun geverifieerde emissies. Om de administratieve lasten tot een minimum te beperken, moet een aantal regels die van toepassing zijn op het bestaande emissiehandelssysteem voor vaste installaties en de luchtvaart, met de nodige aanpassingen van toepassing worden verklaard op de handel in emissierechten voor gebouwen en wegvervoer. Hiertoe behoren met name regels voor de overdracht, inlevering en annulering van emissierechten, alsmede regels inzake de geldigheid van emissierechten, sancties, bevoegde autoriteiten en rapportageverplichtingen van de lidstaten.
- (56) Wil de handel in emissierechten in de sectoren gebouwen en wegvervoer effectief zijn, dan moeten de emissies met hoge zekerheid en tegen redelijke kosten gemonitord kunnen worden. Emissies moeten op basis van de tot verbruik uitgeslagen hoeveelheden brandstof en in combinatie met een emissiefactor aan gereguleerde entiteiten worden toegewezen. De gereguleerde entiteiten moeten in staat zijn de sectoren waarin de brandstoffen tot verbruik worden uitgeslagen en de eindgebruikers van de brandstoffen op betrouwbare en nauwkeurige wijze te identificeren en van elkaar te onderscheiden, om ongewenste effecten zoals dubbele lasten te voorkomen. Om over voldoende gegevens te beschikken om het totale aantal emissierechten voor de periode 2028-2030 vast te stellen, moeten de gereguleerde entiteiten die bij de aanvang van het systeem in 2025 over een vergunning beschikken, hun daarmee samenhangende historische emissies voor 2024 rapporteren.
- (57) Het is passend maatregelen te nemen om het potentiële risico van buitensporige prijsstijgingen aan te pakken, die, indien deze prijsstijgingen aan het begin van de emissiehandel van de sectoren gebouwen en wegvervoer bijzonder hoog zijn, de bereidheid van huishoudens en particulieren om in de vermindering van hun broeikasgasemissies te investeren, zou ondermijnen. Deze maatregelen moeten een aanvulling vormen op de waarborgen van de bij Beschikking (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad³¹ ingestelde marktstabiliteitsreserve, die in 2019 operationeel is geworden. Hoewel de koolstofprijs door de markt zal worden blijven bepaald, zullen vrijwaringsmaatregelen door een op regels gebaseerd automatisme worden geactiveerd, waarbij emissierechten alleen uit de marktstabiliteitsreserve worden vrijgegeven als aan concrete activeringsvoorwaarden op basis van de stijging van de gemiddelde emissierechtenprijs wordt voldaan. Dit aanvullende mechanisme

Richtlijn 2009/73/EG, Richtlijn 2009/119/EG van de Raad, Richtlijn 2010/31/EU, Richtlijn 2012/27/EU, Richtlijn 2013/30/EU en Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1).

³¹ Besluit (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad van 6 oktober 2015 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG (PB L 264 van 9.10.2015, blz. 1).

moet ook zeer snel kunnen reageren om buitensporige volatiliteit als gevolg van andere factoren dan veranderde fundamentele marktkennmerken aan te pakken. De maatregelen moeten aan verschillende niveaus van buitensporige prijsstijgingen worden aangepast, wat zal resulteren in verschillende interventieniveaus. De Commissie moet nauwlettend toezien op de activeringsvoorwaarden en de maatregelen moeten met spoed door de Commissie worden vastgesteld wanneer aan de voorwaarden is voldaan. Dit doet geen afbreuk aan eventuele begeleidende maatregelen die de lidstaten kunnen nemen om negatieve sociale gevolgen op te vangen.

- (58) De Commissie moet toezicht houden op de toepassing van de emissiehandel in de sectoren gebouwen en wegvervoer, met inbegrip van de mate van prijsconvergentie met het bestaande ETS, en moet, indien nodig, herzieningen aan het Europees Parlement en de Raad voorstellen om de effectiviteit, het beheer en de praktische toepassing van de emissiehandel voor deze sectoren op basis van verworven kennis en grotere prijsconvergentie te verbeteren. De Commissie moet worden verplicht het eerste verslag hierover uiterlijk op 1 januari 2028 in te dienen.
- (59) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van artikel 3 octies quinquies, lid 3, artikel 12, lid 3, punt b), en artikel 14, lid 1, van Richtlijn 2003/87/EU moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Om synergieën met het bestaande regelgevingskader te waarborgen, moeten de uitvoeringsbevoegdheden in de artikelen 14 en 15 van die richtlijn worden uitgebreid met de sectoren gebouwen en wegvervoer. Deze uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad³².
- (60) Teneinde niet-wetgevingshandelingen van algemene strekking vast te stellen ter aanvulling of wijziging van bepaalde niet-essentiële onderdelen van wetgevingshandelingen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot artikel 10, lid 4, en artikel 10 bis, lid 8, van die richtlijn. Om synergieën met het bestaande regelgevingskader te waarborgen, moet bovendien de in artikel 10, lid 4, en artikel 10 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG bedoelde delegatie worden uitgebreid tot de sectoren gebouwen en wegvervoer. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen. Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende

³² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.02.2011, blz. 13).

stukken³³ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.

- (61) Een goed functionerend en hervormd EU-ETS dat bestaat uit een instrument om de markt te stabiliseren, is voor de Unie van cruciaal belang om de doelstellingen voor 2030 te bereiken en de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te eerbiedigen. De marktstabiliteitsreserve heeft tot doel het gebrek aan evenwicht tussen vraag en aanbod van emissierechten op de markt op te vangen. In artikel 3 van Besluit (EU) 2015/1814 is bepaald dat de reserve drie jaar na de inwerkingtreding ervan moet worden geëvalueerd, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan het percentage voor de vaststelling van het aantal emissierechten dat in de marktstabiliteitsreserve wordt opgenomen, alsook aan de drempel voor het totale aantal in omloop zijnde emissierechten (TNAC) dat bepalend is voor de opname van emissierechten, en aan het aantal uit de reserve vrij te geven emissierechten.
- (62) Gelet op de noodzaak een sterker investeringssignaal af te geven om emissies op een kosteneffectieve manier terug te dringen, en met het oog op de aanscherping van het EU-ETS moet Besluit (EU) 2015/1814 zodanig worden gewijzigd dat het percentage voor de vaststelling van het aantal emissierechten dat elk jaar in de marktstabiliteitsreserve moet worden opgenomen, wordt verhoogd. Bovendien moet de opname voor lagere niveaus van het TNAC gelijk zijn aan het verschil tussen het TNAC en de drempel die bepalend is voor de opname van emissierechten. Hiermee zou de aanzienlijke onzekerheid over de hoeveelheid te veilen emissierechten die ontstaat wanneer het TNAC dicht bij de drempel ligt, worden voorkomen, en er tegelijkertijd voor worden gezorgd dat het overschot de bandbreedte bereikt waarbinnen de koolstofmarkt wordt geacht op evenwichtige wijze te functioneren.
- (63) Om er bovendien voor te zorgen dat het niveau van de emissierechten die in de marktstabiliteitsreserve blijven, voorspelbaar is, mag de ongeldigverklaring van emissierechten in de reserve niet langer afhankelijk zijn van de hoeveelheid te veilen emissierechten van het voorgaande jaar. Het aantal emissierechten in de reserve moet daarom worden vastgesteld op 400 miljoen, wat overeenkomt met de lagere drempel voor de waarde van het TNAC.
- (64) Uit de analyse van de effectbeoordeling bij het voorstel voor deze richtlijn is ook gebleken dat de netto-vraag van de luchtvaart in het totale aantal in omloop zijnde emissierechten moet worden opgenomen. Aangezien luchtvaartemissierechten op dezelfde manier kunnen worden gebruikt als algemene emissierechten, zou de reserve door de opname van luchtvaartemissierechten ook nauwkeuriger worden en dus beter in staat zijn om de stabiliteit van de markt te waarborgen. De berekening van het totale aantal in omloop zijnde emissierechten moet de luchtvaartemissies en de voor de luchtvaart verleende emissierechten vanaf het jaar volgend op de inwerkingtreding van deze richtlijn omvatten.
- (65) Ter verduidelijking van de berekening van het totale aantal in omloop zijnde emissierechten moet bij Besluit (EU) 2015/1814 worden gespecificeerd dat alleen emissierechten die zijn verleend en niet in de marktstabiliteitsreserve worden

³³ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

opgenomen, in het aanbod van emissierechten worden opgenomen. Bovendien mag de formule het aantal emissierechten in de marktstabiliteitsreserve niet langer van het aanbod aan emissierechten aftrekken. Deze wijziging zou geen wezenlijke gevolgen hebben voor het resultaat van de berekening van het TNAC, met inbegrip van de gevolgen voor eerdere berekeningen van het TNAC of voor de reserve.

- (66) Om het risico van onevenwichtigheden in vraag en aanbod dat de start van de handel in emissierechten voor de sectoren gebouwen en wegvervoer met zich meebrengt, te beperken en deze handel beter bestand te maken tegen marktschokken, moet het op regels gebaseerde mechanisme van de marktstabiliteitsreserve op die nieuwe sectoren worden toegepast. Om ervoor te zorgen dat die reserve vanaf de start van het systeem operationeel is, moet de reserve met een initieel bedrag van 600 miljoen emissierechten voor de handel in emissierechten in de sectoren gebouwen en wegvervoer worden opgezet. De initiële onderste en bovenste drempels, waardoor de vrijgave of opname van emissierechten uit de reserve wordt geactiveerd, moeten onderworpen zijn aan een algemene herzieningsclausule. Andere elementen, zoals de bekendmaking van het totale aantal in omloop zijnde emissierechten of de hoeveelheid emissierechten die zijn vrijgegeven of in de reserve zijn opgenomen, moeten voldoen aan de regels van de reserve voor andere sectoren.
- (67) Om rekening te houden met de opnemings van de sector maritiem vervoer in het EU-ETS, moet Verordening (EU) 2015/757 worden gewijzigd. Verordening (EU) 2015/757 moet worden gewijzigd om bedrijven te verplichten op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens te rapporteren en hun geverifieerde monitoringplannen en op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens ter goedkeuring aan de verantwoordelijke administrerende autoriteit voor te leggen. Daarnaast moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de methoden voor het monitoren van de CO₂-emissies en van de regels inzake monitoring, alsook van alle andere relevante informatie die is vastgesteld in Verordening (EU) 2015/757 om de doeltreffende werking van het EU-ETS op administratief niveau te waarborgen, en om Verordening (EU) 2015/757 aan te vullen met de regels voor de goedkeuring van monitoringplannen en wijzigingen daarvan door de administrerende autoriteiten, de regels voor de monitoring, rapportage en indiening van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens en met de regels voor de verificatie van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens en de regels voor uitgifte van een verificatierapport betreffende de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens. De uit hoofde van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde, gerapporteerde en geverifieerde gegevens zouden ook kunnen worden gebruikt voor de naleving van andere wetgeving van de Unie die de monitoring, rapportage en verificatie van dezelfde scheepsinformatie voorschrijft.
- (68) Richtlijn 2003/87/EG, Besluit (EU) 2015/1814 en Verordening (EU) 2015/757 moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2003/87/EG

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) **In artikel 2 worden de leden 1 en 2 vervangen door:**

“1. Deze richtlijn is van toepassing op de in de bijlagen I en III genoemde activiteiten en op de in bijlage II genoemde broeikasgassen. Wanneer een installatie die als gevolg van de exploitatie van verbrandingseenheden met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW onder het toepassingsgebied van het EU-ETS valt, haar productieprocessen wijzigt om haar broeikasgasemissies te verminderen en niet langer aan die drempel voldoet, blijft zij tot het einde van de desbetreffende periode van vijf jaar na de wijziging van het productieproces als bedoeld in artikel 11, lid 1, tweede alinea, binnen het toepassingsgebied van het EU-ETS vallen.

2. Deze richtlijn is van toepassing onverminderd eventuele uit Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad (*) voortvloeiende voorschriften.

(*) Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) (PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17).”;

2) **Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:**

a) punt b) wordt vervangen door:

“b) “emissies”: de uitstoot van broeikasgassen uit bronnen in een installatie, de uitstoot door vliegtuigen die een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitoefenen of door schepen die een in bijlage I genoemde maritieme vervoersactiviteit uitoefenen, van de voor de desbetreffende activiteit gespecificeerde gassen, of de uitstoot van broeikasgassen die overeenstemt met de in bijlage III bedoelde activiteit;”;

b) punt d) wordt vervangen door:

“d) “vergunning voor broeikasgasemissies”: een overeenkomstig de artikelen 5, 6, en 30 bis verleende vergunning;”;

c) punt u) wordt geschrapt;

d) de volgende punten v) tot en met z) worden toegevoegd:

“v) “de scheepvaartmaatschappij”: de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die er, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, mee heeft ingestemd alle door de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor de veilige exploitatie van schepen en voor verontreinigingspreventie voorgeschreven taken en verantwoordelijkheden die zijn vastgesteld in bijlage I van Verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement en de Raad (*), over te nemen.

(*) Verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2006 inzake de implementatie van de Internationale Veiligheidsmanagementcode in de Gemeenschap en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad (PB L 64 van 4.3.2006, blz. 1).

w) “administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij”: de autoriteit die verantwoordelijk is voor het beheer van het EU-ETS ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 3 octies quinquies;”;

x) “gereguleerde entiteit”: voor de toepassing van hoofdstuk IV bis is de gereguleerde entiteit elk van de hieronder genoemde natuurlijke of rechtspersonen, met uitzondering van de eindverbruiker van de brandstoffen, die de in bijlage III bedoelde activiteit uitoefent:

- i) de erkende entrepouthouder als omschreven in artikel 3, lid 1, van Richtlijn (EU) 2020/262 van de Raad (*), die tot voldoening van de accijns is gehouden overeenkomstig artikel 7 van die richtlijn, wanneer de brandstof door een belastingentrepot als omschreven in artikel 3, lid 11, van die richtlijn passeert,
- ii) elke andere persoon die tot voldoening is gehouden van de accijns die overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2020/262 voor de onder dit hoofdstuk vallende brandstoffen verschuldigd is geworden, indien punt i) niet van toepassing is;
- iii) indien de punten i) en ii) niet van toepassing zijn, is de gereguleerde entiteit elke andere persoon die door de relevante bevoegde autoriteiten van de lidstaat moet worden geregistreerd om tot voldoening van de accijns te worden gehouden, met inbegrip van personen die vrijgesteld zijn van de betaling van de accijns, als bedoeld in artikel 21, lid 5, vierde alinea, van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad (**);
- iv) elke andere door een lidstaat aangewezen persoon indien de punten i), ii) en iii) niet van toepassing zijn of indien meerdere personen hoofdelijk gehouden zijn tot de betaling van dezelfde accijns.

(*) Richtlijn (EU) 2020/262 van de Raad van 19 december 2019 houdende een algemene regeling inzake accijns (PB L 58 van 27.2.2020, blz. 4).

(**) Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51).

y) “brandstof” in de zin van hoofdstuk IV bis: elke brandstof die is vermeld in tabel A en tabel C van bijlage I bij Richtlijn 2003/96/EG, alsmede elk ander product dat als motor- of verwarmingsbrandstof te koop wordt aangeboden als bedoeld in artikel 2, lid 3, van die richtlijn;

z) “uitslag tot verbruik” in de zin van hoofdstuk IV bis: dezelfde betekenis als in artikel 6, lid 3, van Richtlijn (EU) 2020/262.”;

3) **De titel van hoofdstuk II wordt vervangen door:**

“LUCHTVAART EN MARITIEM VERVOER”

4) **Artikel 3 bis wordt vervangen door:**

“Artikel 3 bis
Toepassingsgebied

De artikelen 3 ter tot en met 3 septies zijn van toepassing op de toewijzing en verlening van emissierechten voor de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten. De artikelen 3 octies tot en met 3 octies sexies zijn van toepassing op de in bijlage I vermelde maritieme vervoersactiviteiten.”

5) **De artikelen 3 septies en 3 octies worden vervangen door:**

“Artikel 3 septies

Plannen voor monitoring en rapportage

De administrerende lidstaat zorgt ervoor dat iedere vliegtuigexploitant bij de bevoegde instantie in die lidstaat een monitoringplan met maatregelen voor bewaking van en rapportage over emissies en tonkilometergegevens indient ter fine van het in artikel 3 quinquies bedoelde verzoek en dat het plan overeenkomstig de in artikel 14 bedoelde handelingen door de bevoegde instantie wordt goedgekeurd.

Artikel 3 octies

Toepassingsgebied voor maritieme vervoersactiviteiten

1. De toewijzing van emissierechten en de toepassing van afdrachtsvereisten ten aanzien van de sector maritiem vervoer moet van toepassing zijn op 50 % van de emissies van schepen die reizen uitvoeren vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en aankomen in een haven buiten de jurisdictie van een lidstaat, op 50 % van de emissies van schepen die reizen uitvoeren vanuit een haven buiten de jurisdictie van een lidstaat en aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, op 100% van de emissies van schepen die reizen uitvoeren vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat , en 100 % van de emissies van schepen die zijn afgemeerd in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.
2. De artikelen 9, 9 bis en 10 zijn op dezelfde wijze van toepassing op maritieme vervoeractiviteiten als op andere activiteiten die onder het EU-ETS vallen.”

6) **De volgende artikelen 3 octies bis tot en met 3 octies sexies worden toegevoegd:**

“Artikel 3 octies bis

Geleidelijke invoering van voorschriften voor maritiem vervoer

Scheepvaartmaatschappijen zijn verplicht overeenkomstig het volgende schema emissierechten in te leveren:

- a) 20 % van de voor 2023 gerapporteerde geverifieerde emissies;
- b) 45 % van de voor 2024 gerapporteerde geverifieerde emissies;
- c) 70 % van de voor 2025 gerapporteerde geverifieerde emissies;
- d) 100 % van de geverifieerde emissies die zijn gerapporteerd voor 2026 en elk daaropvolgend jaar.

Voor zover in vergelijking met de geverifieerde emissies van maritiem vervoer voor de jaren 2023, 2024 en 2025 minder emissierechten worden ingeleverd, wordt een overeenkomstige hoeveelheid emissierechten geannuleerd in plaats van geveild overeenkomstig artikel 10, zodra het verschil tussen geverifieerde emissies en ingeleverde emissierechten voor elk jaar is vastgesteld.

Artikel 3 octies ter

Monitoring en rapportage van emissies door maritiem vervoer

Met betrekking tot de emissies van de in bijlage I vermelde maritiem vervoersactiviteiten zorgt de administrerende autoriteit ervoor dat een scheepvaartmaatschappij onder haar verantwoordelijkheid de relevante parameters tijdens een verslagperiode monitort en rapporteert en op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens indient bij de administrerende autoriteit overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad (*).

(*) Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55);

Artikel 3 octies quater

Verificatie en accreditatie van emissies door maritiem vervoer

De administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij zorgt ervoor dat de rapportage van op het niveau van de scheepvaartmaatschappij geaggregeerde emissiegegevens die overeenkomstig artikel 3 octies ter door een scheepvaartmaatschappij zijn ingediend, wordt geverifieerd overeenkomstig de verificatie- en accreditatieregels van hoofdstuk III van Verordening (EU) 2015/757 (*).

(*) Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55);

Artikel 3 octies quinquies

Administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij

1. De administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij is:

- a) in het geval van een in een lidstaat geregistreerde scheepvaartmaatschappij, de lidstaat waar de scheepvaartmaatschappij is geregistreerd;
- b) in het geval van een niet in een lidstaat geregistreerde scheepvaartmaatschappij, de lidstaat waar schepen van die scheepvaartmaatschappij in de laatste twee monitoringjaren het vaakst havens hebben aangedaan, tijdens reizen die binnen het toepassingsgebied van artikel 3 octies vallen;
- c) in het geval van een niet in een lidstaat geregistreerde scheepvaartmaatschappij die in de laatste twee monitoringjaren geen enkele reis heeft uitgevoerd die binnen het toepassingsgebied van artikel 3 octies valt, is de administrerende autoriteit de lidstaat van waaruit de scheepvaartmaatschappij haar eerste reis die binnen het toepassingsgebied van artikel 3 octies valt, is begonnen.

Indien van toepassing wordt de administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij om de twee jaar geactualiseerd.

2. Op basis van de best beschikbare informatie:

a) publiceert de Commissie vóór 1 februari 2024 een lijst van de scheepvaartmaatschappijen die op of met ingang van 1 januari 2023 een in bijlage I vermelde maritieme activiteit uitoefenden die binnen het toepassingsgebied van artikel 3 octies viel, onder vermelding van de administrerende autoriteit voor elke scheepvaartmaatschappij overeenkomstig lid 1; en

b) actualiseert de Commissie daarna ten minste om de twee jaar de lijst om scheepvaartmaatschappijen in voorkomend geval over te dragen aan een andere administrerende autoriteit of om scheepvaartmaatschappijen op te nemen die in de tussentijd een in bijlage I vermelde maritieme activiteit hebben uitgeoefend die binnen het toepassingsgebied van artikel 3 octies valt.

3. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om gedetailleerde regels met betrekking tot het beheer van scheepvaartmaatschappijen door de administrerende autoriteiten uit hoofde van deze richtlijn vast te stellen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 3 octies sexies

Verslag en evaluatie

1. De Commissie overweegt mogelijke wijzigingen in verband met de vaststelling door de Internationale Maritieme Organisatie van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel om broeikasgasemissies door maritiem vervoer te verminderen. Indien een dergelijke maatregel wordt vastgesteld, en in ieder geval vóór de algemene inventarisatie van 2028 en uiterlijk op 30 september 2028, dient de Commissie een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad waarin zij een dergelijke maatregel onderzoekt. In voorkomend geval kan de Commissie na het verslag een wetgevingsvoorstel indienen bij het Europees Parlement en de Raad om deze richtlijn zo nodig te wijzigen.

2. De Commissie monitort de uitvoering van dit hoofdstuk en mogelijke trends met betrekking tot ondernemingen die trachten te vermijden dat zij aan de eisen van deze richtlijn worden gehouden. Indien nodig stelt de Commissie maatregelen voor om dergelijk gedrag te voorkomen.”;

7) **Artikel 3 nonies wordt vervangen door:**

“Artikel 3 nonies

Toepassingsgebied

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op vergunningen voor broeikasgasemissies en het toewijzen en verlenen van emissierechten voor andere dan de in bijlage I genoemde luchtvaart- en maritieme transportactiviteiten.”;

8) **In artikel 6, lid 2, wordt punt e) vervangen door:**

“e) de verplichting binnen vier maanden na het einde van elk kalenderjaar een hoeveelheid emissierechten in te leveren die gelijk is aan de totale emissies van de installatie voor dat jaar, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15.”;

9) **Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:**

a) de woorden “van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾” en voetnoot ⁽¹⁾ worden geschrapt;

- b) het volgende lid wordt toegevoegd:
- c) “De Commissie evalueert de doeltreffendheid van synergieën met Richtlijn 2010/75/EU. Om te zorgen voor een efficiënte en snellere uitvoering van de maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de klimaat- en energiedoelstellingen van de EU, moeten milieu- en klimaatrelevante vergunningen worden gecoördineerd. De Commissie kan in het kader van eventuele herzieningen van deze richtlijn een verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad.”;

10) **Aan artikel 9 wordt het volgende lid toegevoegd:**

“In [het jaar na de inwerkingtreding van deze wijziging] wordt de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie verlaagd met [-- miljoen rechten (*te bepalen afhankelijk van het jaar van inwerkingtreding*)]. In hetzelfde jaar wordt de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie verhoogd met 79 miljoen emissierechten voor maritiem vervoer. Met ingang van [het jaar na de inwerkingtreding van deze wijziging] bedraagt de lineaire factor 4,2 %. De Commissie publiceert de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie binnen drie maanden na [datum van inwerkingtreding van de in te voegen wijziging].”;

11) **Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **in lid 1 wordt de derde alinea vervangen door:**

“Tussen 2021 en 2030 wordt 2 % van de totale hoeveelheid emissierechten geveild om een fonds voor de verbetering van de energie-efficiëntie en de modernisering van de energiesystemen van bepaalde lidstaten (“de begunstigde lidstaten”) in te stellen, zoals vastgesteld in artikel 10 quinquies (“het moderniseringsfonds”). De begunstigde lidstaten voor deze hoeveelheid emissierechten zijn de lidstaten waarvan het bbp per hoofd van de bevolking tegen marktprijzen in 2013 minder dan 60 % van het EU-gemiddelde bedroeg. De middelen die overeenstemmen met deze hoeveelheid emissierechten, worden verdeeld overeenkomstig deel A van bijlage II ter.

Bovendien wordt tussen [jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn] en 2030 2,5 % van de totale hoeveelheid emissierechten voor het moderniseringsfonds geveild. De begunstigde lidstaten voor deze hoeveelheid emissierechten zijn de lidstaten waarvan het bbp per hoofd van de bevolking tegen marktprijzen in de periode 2016 tot 2018 minder dan 65 % van het EU-gemiddelde bedroeg. De middelen die overeenstemmen met deze hoeveelheid emissierechten, worden verdeeld overeenkomstig deel B van bijlage II ter.”

b) **in lid 3 worden de eerste en tweede zin vervangen door:**

“3. De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van emissierechten worden gebruikt, met uitzondering van de opbrengsten die overeenkomstig artikel 311, lid 3, VWEU als eigen middelen zijn vastgesteld en in de begroting van de Unie zijn opgenomen. De lidstaten gebruiken de opbrengsten uit de in lid 2 bedoelde veiling van emissierechten, met uitzondering van de opbrengsten die worden gebruikt voor de compensatie van indirecte koolstofkosten als bedoeld in artikel 10 bis, lid 6, voor een of meer van de volgende elementen.”;

c) **lid 3, punt h), wordt vervangen door:**

“h) maatregelen die tot doel hebben energie-efficiëntie, systemen voor stadsverwarming en isolatie te verbeteren, of financiële steun te verlenen voor de aanpak van maatschappelijke aspecten van huishoudens met een laag en gemiddeld inkomen, onder meer door de vermindering van verstoringen belastingen;”;

d) **in lid 4 wordt de eerste zin vervangen door:**

“4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze richtlijn wat betreft de tijdstippen, het beheer en andere aspecten van veilingen, met inbegrip van de manier waarop een deel van de opbrengsten naar de begroting van de Unie wordt overgedragen, om ervoor te zorgen dat deze op een open, transparante, geharmoniseerde en niet-discriminerende wijze worden uitgevoerd.”

12) **Artikel 10 bis wordt als volgt gewijzigd:**

a) **lid 1 wordt als volgt gewijzigd:**

i) na de tweede alinea worden de volgende twee alinea's ingevoegd:

“In het geval van installaties waarvoor de verplichting geldt om een energie-audit uit te voeren op grond van artikel 8, lid 4, van Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad (*) [verwijzing naar artikel moet worden bijgewerkt met de herziene richtlijn], wordt de kosteloze toewijzing alleen volledig toegekend indien de aanbevelingen van het auditverslag worden uitgevoerd, voor zover de terugverdientijd voor de betrokken investeringen niet meer dan vijf jaar bedraagt en de kosten van die investeringen evenredig zijn. Anders wordt de hoeveelheid kosteloos toegewezen emissierechten met 25 % verminderd. De hoeveelheid kosteloos toegewezen emissierechten wordt niet verminderd als een exploitant aantoont dat hij andere maatregelen heeft uitgevoerd die resulteren in broeikasgasemissiereducties die gelijkwaardig zijn aan de in het auditverslag aanbevolen emissiereducties. De in de eerste alinea bedoelde maatregelen worden dienovereenkomstig aangepast.

Er wordt geen kosteloze toewijzing verstrekt aan installaties in bedrijfstakken en deeltakken voor zover deze onder andere maatregelen vallen om het risico op koolstoflekage als vastgesteld bij Verordening (EU).../... aan te pakken. [verwijzing naar CBAM](**). De in de eerste alinea bedoelde maatregelen worden dienovereenkomstig aangepast.

(*) Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie, tot wijziging van Richtlijnen 2009/125/EG en 2010/30/EU en houdende intrekking van de Richtlijnen 2004/8/EG en 2006/32/EG (PB L 315 van 14.11.2012, blz. 1).”;

(**) [CBAM volledige verwijzing]

ii) de volgende zin wordt aan het einde van de derde alinea toegevoegd:

“Om verdere stimulansen te bieden voor het verminderen van broeikasgasemissies en het verbeteren van de energie-efficiëntie, worden

de voor de hele Unie vastgestelde ex ante benchmarks vóór de periode van 2026 tot en met 2030 met het oog op een mogelijke wijziging van de definities en systeemgrenzen van bestaande productbenchmarks herzien.”;

b) het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

“1 bis Met ingang van de datum van toepassing van het koolstofgrenscorrectiemechanisme wordt geen kosteloze toewijzing verstrekt voor de productie van de in bijlage I bij Verordening [CBAM] vermelde producten.

In afwijking van de vorige alinea profiteert de productie van deze producten voor de eerste toepassingsjaren van Verordening [CBAM] van verminderde hoeveelheden kosteloos toegewezen emissierechten. Er moet een factor (CBAM-factor) worden toegepast waarmee de kosteloze toewijzing voor de productie van deze producten wordt verminderd. De CBAM-factor is gelijk aan 100 % voor de periode tijdens de inwerkingtreding van [CBAM-verordening] en tot eind 2025, en gelijk aan 90 % in 2026, en wordt jaarlijks met 10 procentpunten verminderd tot 0 % in het tiende jaar.

De vermindering van de kosteloze toewijzing wordt jaarlijks berekend als het gemiddelde aandeel van de vraag naar kosteloze toewijzing voor de productie van de in bijlage I bij Verordening [CBAM] vermelde producten, vergeleken met de berekende totale vraag naar kosteloze toewijzing voor alle installaties, voor de relevante periode als bedoeld in artikel 11, lid 1. De CBAM-factor wordt toegepast.

Emissierechten die het resultaat zijn van de vermindering van de kosteloze toewijzing, worden beschikbaar gesteld om innovatie te ondersteunen overeenkomstig artikel 10 bis, lid 8.”;

c) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) in de derde alinea wordt punt c) vervangen door:

“c) Voor de periode van 2026 tot 2030 worden de benchmarkwaarden op dezelfde manier als in de punten a) en d) bepaald, op basis van uit hoofde van artikel 11 ingediende informatie voor de jaren 2021 en 2022 en op basis van de toepassing van het jaarlijkse verminderingspercentage dat van toepassing is voor elk jaar tussen 2008 en 2028.”;

ii) aan de derde alinea wordt het volgende punt d) toegevoegd:

Indien het jaarlijkse verminderingspercentage hoger is dan 2,5 % of lager dan 0,2 %, zijn de benchmarkwaarden voor de periode van 2026 tot 2030 de benchmarkwaarden die van toepassing zijn in de periode van 2013 tot 2020, verminderd met een van beide percentages, naargelang welke van deze beide percentages relevant is, voor elk jaar tussen 2008 en 2028.”;

iii) de vierde alinea wordt vervangen door:

“In afwijking hiervan worden de benchmarkwaarden voor aromaten en syngas met hetzelfde percentage als de benchmarks voor raffinaderijen aangepast om gelijke concurrentievoorwaarden voor de producenten van die producten te handhaven.”;

d) de leden 3 en 4 worden geschrapt;

e) **in lid 6 wordt de eerste alinea vervangen door:**

“Lidstaten stellen ten behoeve van bedrijfstakken of deeltakken die aan een reëel koolstofweglekrisico zijn blootgesteld als gevolg van aanzienlijke indirecte kosten die werkelijk zijn opgelopen door in de elektriciteitsprijzen doorberekende broeikasgasemissiekosten, financiële maatregelen overeenkomstig de tweede en de vierde alinea vast, mits die financiële maatregelen stroken met de regels inzake staatssteun en met name geen ongegronde verstoringen van de mededinging op de interne markt veroorzaken. De vastgestelde financiële maatregelen mogen geen compensatie bieden voor indirecte kosten die worden gedekt door kosteloze toewijzing overeenkomstig de overeenkomstig lid 1 vastgestelde benchmarks. Wanneer een lidstaat een bedrag uitgeeft dat hoger is dan het equivalent van 25 % van zijn veilingopbrengsten van het jaar waarin de indirecte kosten zijn gemaakt, vermeldt de lidstaat waarom dat bedrag wordt overschreden.”;

f) **in lid 7 wordt de tweede alinea vervangen door:**

“Vanaf 2021 worden emissierechten die op grond van de leden 19, 20 en 22 niet aan installaties zijn toegewezen, toegevoegd aan de hoeveelheid van overeenkomstig de eerste zin van de eerste alinea van dit lid gereserveerde emissierechten.”;

g) **lid 8 wordt vervangen door:**

“8. 365 miljoen emissierechten van de hoeveelheid die anders kosteloos zou kunnen worden toegewezen uit hoofde van dit artikel, en 85 miljoen emissierechten van de hoeveelheid die anders zou kunnen worden geveild uit hoofde van artikel 10, alsook de emissierechten die het resultaat zijn van de in artikel 10 bis, lid 1 bis, bedoelde vermindering van de kosteloze toewijzing, worden ter beschikking gesteld van een fonds met als doel de innovatie in koolstofarme technologieën en processen te ondersteunen en bij te dragen tot de doelstellingen om alle verontreiniging tot nul terug te brengen (het “innovatiefonds”). Emissierechten die wegens sluiting van vliegtuigexploitanten niet aan vliegtuigexploitanten worden verleend en die niet nodig zijn om een tekort aan ingeleverde emissierechten door die exploitanten te dekken, worden ook voor innovatiesteun als bedoeld in de eerste alinea gebruikt.

Daarenboven worden 50 miljoen niet-toegewezen emissierechten uit de marktstabiliteitsreserve aangewend ter aanvulling van eventuele resterende opbrengsten uit de 300 miljoen emissierechten die uit hoofde van Besluit 2010/670/EU van de Commissie(*) in de periode van 2013 tot 2020 beschikbaar zijn, en te zijner tijd gebruikt ter ondersteuning van innovatie als bedoeld in de eerste alinea. Voorts worden de in artikel 21, lid 2, van Verordening (EU) [FuelEU Zeevaart] bedoelde externe bestemmingsontvangsten toegewezen aan het innovatiefonds en ingezet overeenkomstig dit lid.

Het innovatiefonds bevat de sectoren die in bijlage I en III zijn opgenomen, met inbegrip van milieuveilige afvang en benutting van koolstof (carbon capture and utilisation, CCU) die in belangrijke mate bijdraagt tot het tegengaan van klimaatverandering, en producten ter vervanging van koolstofintensieve producten die in de in bijlage I opgenomen sectoren worden

geproduceerd, en is bedoeld om het opzetten en exploiteren van projecten betreffende het milieutechnisch veilig afvangen en geologisch opslaan (CCS) van CO₂ alsook van innovatieve technologieën voor hernieuwbare energie en energieopslag te stimuleren op geografisch gezien evenwichtig gespreide locaties. Het innovatiefonds kan ook baanbrekende innovatieve technologieën en infrastructuur om de maritieme sector koolstofvrij te maken en de productie van koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen in het lucht-, spoor- en wegvervoer ondersteunen. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan projecten in sectoren die onder de [CBAM-verordening] vallen, om innovatie op het gebied van koolstofarme technologieën, afvang en benutting van koolstof, koolstofafvang en –opslag, hernieuwbare energie en energieopslag te ondersteunen op een wijze die bijdraagt tot het tegengaan van klimaatverandering.

Projecten op het grondgebied van alle lidstaten, ook kleinschalige projecten, komen hiervoor in aanmerking. De technologieën die worden gesteund, zijn innovatief en zijn zonder ondersteuning nog niet op vergelijkbare schaal commercieel levensvatbaar, maar vormen baanbrekende oplossingen of zijn voldoende ontwikkeld voor toepassing op precommerciële schaal.

De Commissie zorgt ervoor dat de voor het innovatiefonds bestemde emissierechten overeenkomstig de beginselen en modaliteiten van artikel 10, lid 4 worden geveild. De veilingopbrengsten worden aangemerkt als externe bestemmingsontvangsten in de zin van artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement. Vastleggingen in de begroting voor acties waarvan de uitvoering zich over meer dan één begrotingsjaar uitstrekt, mogen jaartranches worden verdeeld.

Projecten worden geselecteerd op basis van objectieve en transparante criteria, in voorkomend geval rekening houdend met de mate waarin projecten bijdragen tot het behalen van emissiereducties ruim onder de in lid 2 bedoelde benchmarks. Projecten hebben het potentieel om op ruime schaal te worden toegepast of om de kosten van de overgang naar een koolstofarme economie in de betrokken sectoren aanzienlijk te verlagen. Projecten op het gebied van CCU leveren een nettoreductie van emissies op en zorgen ervoor dat CO₂ wordt vermeden of permanent wordt opgeslagen. In het geval van subsidies die via oproepen tot het indienen van voorstellen worden toegekend, mag tot 60 % van de relevante kosten van de projecten worden gesubsidieerd, waarvan tot 40 % niet afhankelijk hoeft te zijn van geverifieerde vermijding van broeikasgasemissies, op voorwaarde dat vooraf bepaalde mijlpalen, rekening houdend met de ingezette technologie, worden bereikt. In het geval van steun die wordt verleend via concurrerende inschrijvingen en in het geval van steun voor technische bijstand, kan tot 100 % van de relevante projectkosten worden ondersteund.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze richtlijn met voorschriften voor de werking van het innovatiefonds, ook wat betreft de selectieprocedure en -criteria, de in aanmerking komende sectoren en de technologische vereisten voor de verschillende soorten steun.

Voor geen enkel project zal de steun uit hoofde van het in dit lid bepaalde mechanisme meer dan 15 % bedragen van de totale hoeveelheid voor dit doel

beschikbare emissierechten. Deze emissierechten worden meegerekend bij de toepassing van lid 7.”;

(*) Besluit 2010/670/EU van de Commissie van 3 november 2010 tot vaststelling van criteria en maatregelen voor de financiering van commerciële demonstratieprojecten ter bevordering van de milieutechnisch veilige afvang en geologische opslag van CO₂, alsook voor demonstratieprojecten ter bevordering van innovatieve technologieën voor hernieuwbare energie in het kader van de bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (PB L 290 van 6.11.2010, blz. 39).

h) in lid 19 wordt de eerste zin vervangen door:

“19. Er wordt geen kosteloze toewijzing verstrekt aan een installatie die niet meer in bedrijf is.”;

i) het volgende lid 22 wordt toegevoegd:

“22. Indien correcties van overeenkomstig artikel 11, lid 2, toegekende kosteloze toewijzingen nodig zijn, worden deze uitgevoerd met emissierechten uit de overeenkomstig lid 7 van dit artikel gereserveerde hoeveelheid emissierechten of door emissierechten aan deze gereserveerde hoeveelheid toe te voegen.”;

13) In artikel 10 quater wordt lid 7 vervangen door:

“De lidstaten eisen van begunstigde installaties voor elektriciteitsopwekking en netwerkexploitanten dat zij, uiterlijk op 28 februari van elk jaar, verslag uitbrengen over de uitvoering van hun geselecteerde investeringen, onder meer over de verhouding tussen de kosteloze toewijzing en de gemaakte investeringsuitgaven en de soorten gesteunde investeringen. De lidstaten brengen hierover verslag uit aan de Commissie en de Commissie maakt dit verslag openbaar.”;

14) Artikel 10 quinquies wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 worden de eerste en de tweede alinea vervangen door:

“1. Er wordt voor de periode van 2021 tot 2030 een fonds ingesteld ter ondersteuning van door de begunstigde lidstaten voorgestelde investeringen, waaronder kleinschalige investeringsprojecten, ter modernisering van de energiesystemen en verbetering van de energie-efficiëntie in lidstaten (het “moderniseringsfonds”). Het moderniseringsfonds wordt gefinancierd door middel van de veiling van emissierechten als bedoeld in artikel 10 voor de in dat artikel bedoelde begunstigde lidstaten.

De ondersteunde investeringen zijn in overeenstemming met de doelstellingen van deze richtlijn, alsook met de doelstellingen van de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal (*) en Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad (**) en de langetermijndoelstellingen van de Overeenkomst van Parijs. Uit het moderniseringsfonds wordt geen steun verleend aan faciliteiten voor de opwekking van energie met behulp van fossiele brandstoffen.”;

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).”;

b) **lid 2 wordt vervangen door:**

“2. Ten minste 80 % van de financiële middelen uit het moderniseringsfonds wordt gebruikt ter ondersteuning van investeringen in:

- a) de opwekking en het gebruik van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen;
- b) verwarming en koeling met behulp van hernieuwbare bronnen
- c) de verbetering van energie-efficiëntie aan de vraagzijde, onder meer met betrekking tot vervoer, gebouwen, landbouw en afval;
- d) energieopslag en de modernisering van energienetwerken, met inbegrip van stadsverwarmingspijpleidingen, netten voor elektriciteitstransmissie en de verbetering van de interconnecties tussen de lidstaten;
- e) de steun aan huishoudens met een laag inkomen, ook in landelijke en afgelegen gebieden, om energiearmoede te verlichten en de verwarmingssystemen van deze huishoudens te moderniseren; en
- f) een rechtvaardige transitie in koolstofafhankelijke regio’s in de begunstigde lidstaten, om zo de herplaatsing, omscholing en bijscholing van werknemers, en het onderwijs, de initiatieven voor het zoeken naar werk en startups in overleg met de sociale partners te ondersteunen.”;

15) **Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **lid 2 wordt vervangen door:**

“2. De lidstaten dragen er zorg voor, dat de door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat verleende rechten als geldig worden erkend voor de nakoming van de verplichtingen van een exploitant, een vliegtuigexploitant, of een scheepvaartmaatschappij uit hoofde van lid 3.”;

b) **lid 2 bis wordt geschrapt;**

c) **lid 3 wordt vervangen door:**

“3. De lidstaten, administrerende lidstaten en de administrerende autoriteiten ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij dragen er zorg voor dat uiterlijk op 30 april van elk jaar:

- a) de exploitant van elke installatie een hoeveelheid emissierechten inlevert die gelijk is aan de totale emissies van die installatie gedurende het voorgaande kalenderjaar, zoals geverifieerd overeenkomstig artikel 15;
- b) elke vliegtuigexploitant een hoeveelheid emissierechten inlevert die gelijk is aan zijn totale emissies tijdens het voorgaande kalenderjaar, zoals geverifieerd overeenkomstig artikel 15;

c) elke scheepvaartmaatschappij een hoeveelheid emissierechten inlevert die gelijk is aan haar totale emissies gedurende het voorgaande kalenderjaar, zoals geverifieerd overeenkomstig artikel 3 octies quater.

De lidstaten, administrerende lidstaten en de administrerende autoriteiten ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij zien erop toe dat emissierechten die overeenkomstig de eerste alinea zijn ingeleverd, vervolgens worden geannuleerd.”;

d) **in lid 3-bis wordt de eerste zin vervangen door:**

“3-bis. Indien nodig en zolang zulks noodzakelijk is voor de bescherming van de milieu-integriteit van het EU-ETS, wordt het exploitanten, luchtvaartexploitanten en scheepvaartmaatschappijen in het EU-ETS verboden emissierechten te gebruiken die zijn uitgegeven door een lidstaat ten aanzien waarvan er sprake is van verplichtingen voor luchtvaartexploitanten, scheepvaartmaatschappijen of andere marktdeelnemers die komen te vervallen.”;

e) **het volgende lid 3 ter wordt ingevoegd:**

“3 ter. Voor emissies van broeikasgassen die geacht worden te zijn afgevangen en gebruikt zodat ze permanent chemisch in een product worden gebonden en bij normaal gebruik niet in de atmosfeer terechtkomen, ontstaat geen verplichting om emissierechten in te leveren.

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met betrekking tot de voorschriften om te beoordelen of broeikasgassen permanent chemisch in een product zijn gebonden, zodat zij bij normaal gebruik niet in de atmosfeer terechtkomen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

16) **Aan artikel 14, lid 1, eerste alinea, wordt de volgende zin toegevoegd:**

“In die uitvoeringshandelingen worden de duurzaamheids- en broeikasgasemissiereductiecriteria voor het gebruik van biomassa toegepast die zijn vastgesteld bij Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad (*), met de aanpassingen die nodig zijn voor toepassing uit hoofde van deze richtlijn, zodat voor deze biomassa het nultarief telt. In de uitvoeringshandelingen wordt bepaald op welke manier rekening moet worden gehouden met de opslag van emissies uit een mix van bronnen waarvoor het nultarief geldt en bronnen waarvoor geen nultarief geldt. In de uitvoeringshandelingen wordt ook bepaald op welke manier rekening moet worden gehouden met emissies van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en emissies van brandstoffen op basis van herbruikte koolstof, waarbij ervoor wordt gezorgd dat er rekening wordt gehouden met deze emissies en dat dubbeltelling wordt vermeden.”;

(*) Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

17) **De titel van hoofdstuk IV wordt vervangen door:**

**“BEPALINGEN VOOR LUCHTVAART, MARITIEM VERVOER EN VASTE
INSTALLATIES”**

18) **Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **lid 2 wordt vervangen door:**

“2. De lidstaten dragen er zorg voor dat de namen worden bekendgemaakt van de exploitanten, vliegtuigexploitanten en scheepvaartmaatschappijen die zich niet houden aan de voorschriften van deze richtlijn inzake het inleveren van voldoende emissierechten.”;

b) **het volgende lid 3 bis wordt ingevoegd:**

“3 bis. De in lid 3 bedoelde boetes zijn ook van toepassing op scheepvaartmaatschappijen.”;

c) **het volgende lid 11 bis wordt ingevoegd:**

“11 bis. Wanneer een scheepvaartmaatschappij gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden niet heeft voldaan aan de voorschriften voor inlevering en de naleving daarvan niet door andere handhavingsmaatregelen is gewaarborgd, en nadat de scheepvaartmaatschappij in de gelegenheid is gesteld om haar opmerkingen in te dienen, kan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de aanloophaven een verwijderingsbevel afgeven dat zal worden gemeld aan de Commissie, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), de overige lidstaten en de betrokken vlaggenstaat. Als gevolg van de uitvaardiging van dat verwijderingsbevel weigert elke lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, de schepen die onder de verantwoordelijkheid van de betrokken scheepvaartmaatschappij vallen, de toegang tot zijn havens totdat de maatschappij voldoet aan haar verplichtingen inzake de inlevering overeenkomstig artikel 12. Wanneer het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de betrokken lidstaat — na de betrokken scheepvaartmaatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen — het schip vast te houden totdat de scheepvaartmaatschappij haar verplichtingen is nagekomen. Dit lid laat de internationale maritieme regels die van toepassing zijn op gevallen van schepen in nood onverlet.”;

19) **Artikel 18 ter wordt vervangen door:**

“Artikel 18 ter

**Bijstand van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en andere
relevante organisaties**

Voor de uitvoering van haar verplichtingen krachtens artikel 3 quater, lid 4, de artikelen 3 septies, 3 octies ter, 3 octies quater, 3 octies quinquies, 3 octies sexies, en 18 bis, kunnen de Commissie en de administrerende autoriteiten het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid of een andere bevoegde organisatie om bijstand verzoeken en kunnen zij daartoe met deze organisaties de nodige overeenkomsten sluiten.”;

- 20) **Aan artikel 30, lid 2, wordt de volgende zin toegevoegd:**
“De maatregelen die van toepassing zijn op CBAM-sectoren worden geëvalueerd in het licht van de toepassing van Verordening xxx [verwijzing naar CBAM].”;
- 21) **Na artikel 30 wordt het volgende hoofdstuk IV bis ingevoegd:**
“HOOFDSTUK IV bis

EMISSIEHANDELSSYSTEEM VOOR GEBOUWEN EN WEGVERVOER

Artikel 30 bis

Toepassingsgebied

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op emissies, vergunningen voor broeikasgasemissies, de verlening en inlevering van emissierechten, en de monitoring, rapportage en verificatie met betrekking tot de in bijlage III bedoelde activiteit. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op emissies die onder de hoofdstukken II, II bis en III vallen.

Artikel 30 ter

Vergunningen voor broeikasgasemissies

1. De lidstaten zorgen ervoor dat vanaf 1 januari 2025 geen gereguleerde entiteit de in bijlage III bedoelde activiteiten uitoefent, tenzij die gereguleerde entiteit houder is van een vergunning die door een bevoegde autoriteit overeenkomstig de leden 2 en 3 is afgegeven.
2. Een aanvraag van de gereguleerde entiteit bij de bevoegde autoriteit overeenkomstig lid 1 voor een vergunning voor broeikasgasemissies krachtens dit hoofdstuk bevat ten minste een beschrijving van:
 - a) de gereguleerde entiteit;
 - b) het type brandstof dat tot verbruik wordt uitgeslagen en dat wordt gebruikt voor verbranding in de sectoren gebouwen en wegvervoer als omschreven in bijlage III en de wijze waarop deze brandstoffen tot verbruik worden uitgeslagen;
 - c) eindgebruik van de tot verbruik uitgeslagen brandstoffen voor de in bijlage III bedoelde activiteit;
 - d) de geplande maatregelen voor de monitoring en rapportage van emissies overeenkomstig de in artikel 14 en artikel 30 septies bedoelde handelingen.
 - e) een niet-technische samenvatting van de overeenkomstig punten a) tot en met d) verstrekte informatie.
3. De bevoegde autoriteit verleent de in lid 1 bedoelde gereguleerde entiteit een vergunning voor broeikasgasemissies voor de in bijlage III bedoelde activiteit, die overeenstemmen met de hoeveelheden tot verbruik uitgeslagen brandstoffen overeenkomstig bijlage III, indien zij ervan overtuigd is dat de entiteit in staat is de emissies te monitoren en te rapporteren.
4. Vergunningen voor broeikasgasemissies bevatten ten minste:

- a) de naam en het adres van de gereguleerde entiteit;
 - b) een beschrijving van de wijze waarop de gereguleerde entiteit de brandstoffen tot verbruik uitslaat in de sectoren die onder dit hoofdstuk vallen;
 - c) een lijst van de brandstoffen die de gereguleerde entiteit tot verbruik uitslaat in de sectoren die onder dit hoofdstuk vallen;
 - d) een monitoringplan dat voldoet aan de eisen die uit hoofde van de in artikel 14 bedoelde handelingen zijn vastgesteld;
 - e) rapportagevereisten die zijn vastgesteld bij de in artikel 14 bedoelde handelingen;
 - f) de verplichting om binnen vier maanden na het einde van elk kalenderjaar een hoeveelheid krachtens dit hoofdstuk verleende emissierechten in te leveren die gelijk is aan de totale emissies van dat jaar en die overeenkomstig artikel 15 is geverifieerd.
5. De lidstaten kunnen de gereguleerde entiteiten toestaan de monitoringplannen bij te werken zonder de vergunning te wijzigen. De gereguleerde entiteiten leggen de bijgewerkte monitoringplannen ter goedkeuring aan de bevoegde autoriteit voor;
6. De gereguleerde entiteit stelt de bevoegde autoriteit in kennis van alle geplande wijzigingen in de aard van haar activiteiten of in de brandstoffen die zij tot verbruik uitslaat waarvoor een aanpassing van de broeikasgasemissievergunning nodig zou zijn. De bevoegde autoriteit werkt in voorkomend geval de vergunning bij overeenkomstig de in artikel 14 bedoelde handelingen. Bij een verandering in de identiteit van de gereguleerde entiteit die onder dit hoofdstuk valt, past de bevoegde autoriteit de vergunning aan door vermelding van de naam en het adres van de nieuwe gereguleerde entiteit.

Artikel 30 quater

Totale hoeveelheid emissierechten

1. De hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie die vanaf 2026 elk jaar krachtens dit hoofdstuk wordt verleend, neemt vanaf 2024 lineair af. De waarde voor 2024 wordt gedefinieerd als de emissiegrenswaarden voor 2024, die op basis van de referentie-emissies overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad (*) wordt berekend voor de sectoren die onder dit hoofdstuk vallen, en waarbij het lineaire reductietraject voor alle emissies die binnen het toepassingsgebied van die verordening vallen, wordt toegepast. De hoeveelheid wordt na 2024 elk jaar met een lineaire verminderingsfactor van 5,15 % verminderd. De Commissie publiceert uiterlijk op 1 januari 2024 de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie voor het jaar 2026.
2. De hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie die elk jaar vanaf 2028 krachtens dit hoofdstuk wordt verleend, neemt vanaf 2025 op basis van de uit hoofde van dit hoofdstuk gerapporteerde gemiddelde emissies voor de jaren 2024 tot en met 2026 lineair af. De hoeveelheid emissierechten wordt met een lineaire verminderingsfactor van 5,43 % verminderd, tenzij de voorwaarden van punt 1 van bijlage III bis van toepassing zijn, in welk geval de hoeveelheid wordt verminderd

met een lineaire verminderingsfactor die is aangepast overeenkomstig de regels in punt 2 van bijlage III bis. De Commissie publiceert uiterlijk op 30 juni 2027 de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie voor het jaar 2028 en, indien nodig, de aangepaste lineaire verminderingsfactor.

(*) Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

Artikel 30 quinquies

Veiling van emissierechten voor de in bijlage III bedoelde activiteit

1. Met ingang van 2026 worden de emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, geveild, tenzij zij in de bij Besluit (EU) 2015/1814 ingestelde marktstabiliteitsreserve worden ondergebracht. De emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, worden afzonderlijk van de emissierechten die onder de hoofdstukken II, II bis en III vallen, geveild.
2. De veiling van de emissierechten krachtens dit hoofdstuk begint in 2026 met een hoeveelheid die overeenkomt met 130 % van de hoeveelheid te veilen emissierechten voor 2026 die op basis van de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie voor dat jaar en de respectieve te veilen aandelen en hoeveelheden die overeenkomstig de leden 3, 5 en 6 zijn vastgesteld. De extra te veilen hoeveelheden worden alleen gebruikt om emissierechten overeenkomstig artikel 30 sexies, lid 2 in te leveren, en worden in mindering gebracht op de veilinghoeveelheden voor de periode van 2028 tot en met 2030. De voorwaarden voor deze vooruitgeschoven veilingen worden overeenkomstig lid 7 en artikel 10, lid 4, vastgesteld.

In 2026 worden 600 miljoen emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, als deelnemingen in de marktstabiliteitsreserve gecreëerd overeenkomstig artikel 1 bis, lid 3, van Besluit (EU) 2015/1814.

3. Er worden 150 miljoen emissierechten die krachtens dit hoofdstuk worden verleend, geveild en alle opbrengsten uit deze veilingen worden beschikbaar gesteld voor het krachtens artikel 10 bis, lid 8, opgerichte innovatiefonds. Artikel 10 bis, lid 8 is van toepassing op de in de in dit lid bedoelde emissierechten.
4. De totale hoeveelheid emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, na aftrek van de in lid 3 vastgestelde hoeveelheden, wordt door de lidstaten geveild en onder hen in aandelen verdeeld die identiek zijn aan het aandeel referentie-emissies overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) 2018/842 voor de sectoren die onder dit hoofdstuk vallen voor het gemiddelde in de periode van 2016 tot en met 2018 van de betrokken lidstaat.
5. De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van de in lid 4 bedoelde emissierechten worden gebruikt, met uitzondering van de opbrengsten die overeenkomstig artikel 311, lid 3, VWEU als eigen middelen zijn vastgesteld en in de begroting van de Unie zijn opgenomen. De lidstaten

gebruiken hun opbrengsten voor een of meer van de in artikel 10, lid 3, bedoelde activiteiten of voor een of meer van de volgende:

- a) maatregelen die bedoeld zijn om bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de verwarming en koeling van gebouwen of tot de vermindering van de energiebehoeften van gebouwen, met inbegrip van de integratie van hernieuwbare energiebronnen en daarmee samenhangende maatregelen overeenkomstig artikel 7, lid 11, artikel 12 en artikel 20 van Richtlijn 2012/27/EU [verwijzingen te actualiseren aan de hand van de herziene richtlijn], alsmede maatregelen om huishoudens met een laag inkomen in de slechtst presterende gebouwen financiële steun te bieden;
- b) maatregelen om de invoering van emissievrije voertuigen te versnellen of financiële steun te verlenen voor de uitrol van een volledig interoperabele tank- en oplaadinfrastructuur voor emissievrije voertuigen, of maatregelen om een verschuiving naar openbaar vervoer aan te moedigen en multimodaliteit te verbeteren, of om financiële steun te verlenen om de sociale aspecten met betrekking tot vervoersgebruikers met lage en middeninkomens op te vangen.

De lidstaten gebruiken een deel van hun overeenkomstig dit artikel gegenereerde veilingopbrengsten om de sociale aspecten van de handel in emissierechten krachtens dit hoofdstuk op te vangen, waarbij de nadruk vooral ligt op kwetsbare huishoudens, kwetsbare micro-ondernemingen en kwetsbare vervoersgebruikers zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 20.../nn [verordening inzake het sociaal klimaatfonds] (*). Wanneer een lidstaat krachtens die verordening bij de Commissie een [sociaal klimaatplan] indient, gebruikt de lidstaat die opbrengsten onder meer om dat plan te financieren.

De lidstaten voldoen aan de bepalingen van dit lid indien zij een fiscaal of financieel steunbeleid hebben en uitvoeren of reguleringsmaatregelen uitvoeren die financiële steunverlening in de hand werken, dat is opgezet om de in de eerste alinea vermelde doelstellingen te verwezenlijken en dat een waarde heeft die gelijk is aan de opbrengsten uit de in dit hoofdstuk bedoelde veilingen van emissierechten.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van het gebruik van de opbrengsten en van de maatregelen die zij op grond van dit lid hebben genomen door deze informatie op te nemen in hun verslagen uit hoofde van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad (**).

- 6. De leden 4 en 5 van artikel 10 zijn van toepassing op de krachtens dit hoofdstuk verleende emissierechten.

(**) Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Richtlijn 94/22/EG, Richtlijn 98/70/EG, Richtlijn 2009/31/EG, Verordening (EG) nr. 663/2009, Verordening (EG) nr. 715/2009, Richtlijn 2009/73/EG, Richtlijn 2009/119/EG van de Raad, Richtlijn 2010/31/EU, Richtlijn 2012/27/EU, Richtlijn 2013/30/EU en Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1).

(*) [referentie invoegen].

Overdracht, inlevering en annulering van rechten

1. Artikel 12 is van toepassing op de emissies, gereguleerde entiteiten en emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, met uitzondering van artikel 12, leden 2 bis, 3, 3 bis, lid 4, de derde en vierde zin, en lid 5. Daartoe:
 - a) wordt elke verwijzingen naar emissies gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de emissies die onder dit hoofdstuk vallen;
 - b) wordt elke verwijzing naar exploitanten van installaties gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de gereguleerde entiteiten die onder dit hoofdstuk vallen;
 - c) wordt elke verwijzing naar emissierechten gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de onder dit hoofdstuk vallende emissierechten.
2. Met ingang van 1 januari 2027 zorgen de lidstaten ervoor dat de gereguleerde entiteit uiterlijk op 30 april van elk jaar een aantal onder dit hoofdstuk vallende emissierechten inlevert dat gelijk is aan de totale emissies, die overeenstemmen met de hoeveelheid brandstoffen die in het voorgaande kalenderjaar tot verbruik is uitgeslagen overeenkomstig bijlage III, zoals geverifieerd overeenkomstig artikel 15 en artikel 30 septies, en dat die emissierechten vervolgens worden geannuleerd.

Monitoring, rapportage, verificatie van emissies en accreditatie

1. De artikelen 14 en 15 zijn van toepassing op de emissies, gereguleerde entiteiten en emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen. Daartoe:
 - a) wordt elke verwijzingen naar emissies gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de emissies die onder dit hoofdstuk vallen;
 - b) wordt elke verwijzing naar de in bijlage I vermelde activiteit gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de in bijlage III bedoelde activiteit;
 - c) wordt elke verwijzing naar exploitanten gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de gereguleerde entiteiten die onder dit hoofdstuk vallen;
 - d) wordt elke verwijzing naar emissierechten gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de onder dit hoofdstuk vallende emissierechten.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat elke gereguleerde entiteit vanaf 2025 elk kalenderjaar de emissies monitort die overeenstemmen met de hoeveelheden brandstof die overeenkomstig bijlage III tot verbruik zijn uitgeslagen. Zij zorgen er ook voor dat elke gereguleerde entiteit deze emissies in het volgende jaar, te beginnen in 2026, aan de bevoegde autoriteit rapporteert in overeenstemming met de in artikel 14, lid 1, bedoelde handelingen.
3. De lidstaten zorgen ervoor dat elke gereguleerde entiteit die op 1 januari 2025 over een vergunning overeenkomstig artikel 30 ter beschikt, haar historische emissies voor het jaar 2024 uiterlijk op 30 maart 2025 rapporteert.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de gereguleerde entiteiten in staat zijn om betrouwbaar en nauwkeurig de precieze volumes van de tot verbruik uitgeslagen brandstof die worden gebruikt voor verbranding in de in bijlage III genoemde sectoren gebouwen en wegvervoer, per soort brandstof te identificeren en te documenteren, en het totaalgebruik van de door de gereguleerde entiteiten tot verbruik uitgeslagen brandstoffen kunnen identificeren en documenteren. De lidstaten nemen passende maatregelen om elk risico van dubbeltelling van emissies die onder dit hoofdstuk vallen en de emissies die onder de hoofdstukken II, II bis en III vallen, te vermijden. De bepalingen ter voorkoming van dubbeltellingen worden vastgesteld overeenkomstig artikel 14, lid 1.
5. De beginselen voor monitoring en rapportage van emissies die onder dit hoofdstuk vallen, zijn opgenomen in deel C van bijlage IV.
6. De criteria voor de verificatie van emissies die onder dit hoofdstuk vallen, zijn opgenomen in deel C van bijlage V.

Artikel 30 octies

Administratie

De artikelen 13 en 15 bis, artikel 16 de leden 1, 2, 3, 4 en 12, de artikelen 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 bis, 23 en 29 zijn van toepassing op de emissies, gereguleerde entiteiten en emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen. Daartoe:

- a) wordt elke verwijzing naar emissies gelezen alsof het een verwijzing betreft naar emissies die onder dit hoofdstuk vallen;
- b) wordt elke verwijzing naar exploitanten gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de gereguleerde entiteiten die onder dit hoofdstuk vallen;
- c) wordt elke verwijzing naar emissierechten gelezen alsof het een verwijzing betreft naar de onder dit hoofdstuk vallende emissierechten.

Artikel 30 nonies

Maatregelen in geval van buitensporige prijsstijgingen

1. Wanneer de gemiddelde prijs van emissierechten die geveild worden in overeenstemming met de handeling die krachtens artikel 10, lid 4, is vastgesteld, gedurende drie opeenvolgende maanden meer dan twee keer zo hoog is als de gemiddelde prijs van emissierechten die in de zes voorafgaande opeenvolgende maanden zijn geveild bij een veiling voor emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, stelt de Commissie terstond een besluit vast om 50 miljoen emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, vrij te geven overeenkomstig artikel 1 bis, lid 7, van Besluit (EU) 2015/1814.
2. Wanneer de gemiddelde prijs van emissierechten die geveild worden in overeenstemming met de handeling die krachtens artikel 10, lid 4, is vastgesteld, gedurende drie opeenvolgende maanden meer dan drie keer zo hoog is als de gemiddelde prijs van emissierechten die in de zes voorafgaande opeenvolgende maanden zijn geveild bij een veiling voor emissierechten die

onder dit hoofdstuk vallen, stelt de Commissie terstond een besluit vast om 150 miljoen emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen, vrij te geven overeenkomstig artikel 1 bis, lid 7, van Besluit (EU) 2015/1814.

Artikel 30 decies

Evaluatie van dit hoofdstuk

De Commissie brengt tegen 1 januari 2028 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering van de bepalingen van dit hoofdstuk betreffende de doeltreffendheid, het beheer en de praktische toepassing ervan, en ook over de toepassing van de regels van Besluit (EU) 2015/1814 en het gebruik van emissierechten die onder dit hoofdstuk vallen om te voldoen aan de nalevingsverplichtingen van de onder de hoofdstukken II, II bis en III vallende nalevingsentiteiten. Zo nodig voegt de Commissie een voorstel aan het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van dit hoofdstuk bij dit verslag. Tegen 31 oktober 2031 moet de Commissie nagaan of het haalbaar is de sectoren die onder bijlage III vallen, op te nemen in het emissiehandelssysteem, met inbegrip van de in bijlage 1 bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde sectoren.”;

- 22) **De bijlagen I, II ter, IV en V bij Richtlijn 2003/87/EG worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze richtlijn en de bijlagen III, III bis en III ter worden ingevoegd in Richtlijn 2003/87/EG, zoals aangegeven in bijlage I bij deze richtlijn.**

Artikel 2

Wijzigingen van Besluit (EU) 2015/1814

Besluit (EU) 2015/1814 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) **Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:**

- a) **in lid 4 wordt de tweede volzin vervangen door:**

“Het totale aantal van de in een bepaald jaar in omloop zijnde emissierechten is de som van het aantal in de periode vanaf 1 januari 2008 toegewezen emissierechten die niet in de reserve zijn geplaatst, met inbegrip van het aantal rechten dat in die periode overeenkomstig artikel 13, lid 2, van Richtlijn 2003/87/EG dat tot en met 18 maart 2018 van kracht was, is toegewezen, en door installaties uitgeoefende rechten om internationale kredieten te gebruiken uit hoofde van het EU-ETS voor emissies voor 31 december van dat bepaalde jaar, minus het totaal aantal ton geverifieerde emissies van onder het EU-ETS vallende installaties tussen 1 januari 2008 en 31 december van datzelfde bepaalde jaar, en de emissierechten die overeenkomstig artikel 12, lid 4, van Richtlijn 2003/87/EG zijn geannuleerd.”;

- b) **het volgende lid 4 bis wordt ingevoegd:**

“4 bis. Met ingang van [het jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] omvat de berekening van het totale aantal in omloop zijnde emissierechten het aantal emissierechten dat sinds het begin van dat jaar ten aanzien van lucht- en

maritiem vervoer is verleend, en het aantal emissierechten dat door vliegtuigexploitanten en scheepsexploitanten is ingeleverd ten aanzien van emissies waarvoor emissierechten de eenheden zijn die kunnen worden gebruikt ten aanzien van EU-ETS-verplichtingen.

De overeenkomstig artikel 3 octies bis van Richtlijn 2003/87/EG geannuleerde emissierechten worden geacht te zijn verleend voor de berekening van het totale aantal in omloop zijnde emissierechten.”;

c) **De leden 5 en 5 bis worden vervangen door:**

“5. Indien in een bepaald jaar het totale aantal emissierechten in omloop tussen 833 miljoen en 1 096 miljoen bedraagt, wordt een aantal emissierechten dat gelijk is aan het verschil tussen het totale aantal in omloop zijnde emissierechten — zoals vermeld in de meest recente publicatie als bedoeld in lid 4 van dit artikel — en 833 miljoen, afgetrokken van de hoeveelheid emissierechten die de lidstaten op grond van artikel 10, lid 2, van Richtlijn 2003/87/EG veilen, en wordt deze hoeveelheid over een periode van 12 maanden die ingaat op 1 september van dat jaar, in de reserve opgenomen. Indien het totale aantal in omloop zijnde emissierechten meer dan 1 096 miljoen emissierechten bedraagt, is het aantal emissierechten dat in mindering moet worden gebracht op de hoeveelheid emissierechten die de lidstaten overeenkomstig artikel 10, lid 2, van Richtlijn 2003/87/EG moet veilen en die over een periode van 12 maanden vanaf 1 september van dat jaar in de reserve moet worden opgenomen, gelijk aan 12 % van het totale aantal emissierechten in omloop. In afwijking van de laatste zin wordt het percentage tot en met 31 december 2030 verdubbeld.

Onverminderd het totale aantal overeenkomstig dit lid in mindering te brengen emissierechten, worden emissierechten als bedoeld in artikel 10, lid 2, eerste alinea, punt b), van Richtlijn 2003/87/EG tot en met dinsdag 31 december 2030 niet in aanmerking genomen bij de vaststelling van het aandeel van de lidstaten in dat totale aantal.

5 bis. Tenzij anders wordt bepaald in de eerste evaluatie overeenkomstig artikel 3, zijn met ingang van 2023 in de reserve gehouden emissierechten die het aantal van 400 miljoen emissierechten overstijgen, niet langer geldig.”;

2) **Het volgende artikel 1 bis wordt ingevoegd:**

“Artikel 1 bis

Werking van de marktstabiliteitsreserve voor de sectoren gebouwen en wegvervoer

1. Emissierechten die onder hoofdstuk IV bis van Richtlijn 2003/87/EG vallen, worden overeenkomstig de in dit artikel vastgestelde regels opgenomen in of vrijgegeven uit een afzonderlijke afdeling van de reserve die overeenkomstig artikel 1 van dit besluit is ingesteld.
2. Het uit hoofde van dit artikel in de reserve plaatsen treedt met ingang van 1 september 2027 in werking. De emissierechten die onder hoofdstuk IV bis van Richtlijn 2003/87/EG vallen, worden afzonderlijk van de emissierechten die onder artikel 1 van dit besluit vallen, in de reserve geplaatst, gehouden en uit de reserve vrijgegeven.

3. In 2026 wordt de in lid 1 bedoelde afdeling gecreëerd overeenkomstig artikel 30 quinquies, lid 2, tweede alinea, van Richtlijn 2003/87/EG. Tegen 1 januari 2031 zijn de in dit lid bedoelde emissierechten die niet uit de reserve zijn vrijgegeven, niet langer geldig.
4. De Commissie publiceert voor elk jaar, uiterlijk 15 mei van het volgende jaar, het totale aantal in omloop zijnde emissierechten dat onder hoofdstuk IV bis van Richtlijn 2003/87/EG valt, afzonderlijk van het aantal emissierechten dat krachtens artikel 1, lid 4, in omloop is. Het totale aantal emissierechten dat op grond van dit artikel in een bepaald jaar in omloop is, is het totaal aantal onder hoofdstuk IV bis van Richtlijn 2003/87/EG vallende emissierechten dat in de periode sinds 1 januari 2026 is verleend, verminderd met het totaal aantal ton geverifieerde emissies dat voor de periode van 1 januari 2026 tot en met 31 december van datzelfde jaar onder hoofdstuk IV bis van Richtlijn 2003/87/EG valt, en alle onder hoofdstuk IV bis van Richtlijn 2003/87/EG vallende emissierechten die overeenkomstig artikel 12, lid 4, van Richtlijn 2003/87/EG zijn geannuleerd. De eerste bekendmaking vindt uiterlijk zaterdag 15 mei 2027 plaats.
5. Indien in een bepaald jaar het totale aantal in omloop zijnde emissierechten, zoals vermeld in de meest recente publicatie als bedoeld in lid 4 van dit artikel, boven de 440 miljoen emissierechten ligt, worden er 100 miljoen emissierechten afgetrokken van de hoeveelheid emissierechten die onder hoofdstuk IV bis vallen en die de lidstaten op grond van artikel 30 quinquies van Richtlijn 2003/87/EG veilen, en wordt deze hoeveelheid over een periode van twaalf maanden die ingaat op 1 september van dat jaar, in de reserve opgenomen.
6. Indien in een bepaald jaar in totaal minder dan 210 miljoen emissierechten in omloop zijn, worden 100 miljoen emissierechten die onder hoofdstuk IV bis vallen, uit de reserve vrijgegeven en toegevoegd aan de hoeveelheid emissierechten die onder hoofdstuk IV bis vallen en die overeenkomstig artikel 30 quinquies, van Richtlijn 2003/87/EG door de lidstaten moeten worden geveild. Indien zich minder dan 100 miljoen emissierechten in de reserve bevinden, worden uit hoofde van dit lid alle emissierechten in de reserve vrijgegeven.
7. De hoeveelheden die overeenkomstig artikel 30 nonies van Richtlijn 2003/87/EG uit de reserve moeten worden vrijgemaakt, worden toegevoegd aan de hoeveelheid emissierechten die onder hoofdstuk IV bis valt en die overeenkomstig artikel 30 quinquies van Richtlijn 2003/87/EG door de lidstaten binnen een periode van drie maanden na de inwerkingtreding van de krachtens artikel 30 nonies van Richtlijn 2003/87/EG vastgestelde maatregel moet worden geveild.
8. Artikel 1, lid 8, en artikel 3 zijn van toepassing op de emissierechten die onder hoofdstuk IV bis van Richtlijn 2003/87/EG vallen.”.

Artikel 3

Wijzigingen van Verordening (EU) 2015/757

Verordening (EU) 2015/757 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) **Aan artikel 3 worden de volgende punten q) en r) toegevoegd:**

“q) “administrerende autoriteit”: de administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij als bedoeld in artikel 3 octies quinquies van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad*;

r) “op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens”: de som van de CO₂-emissies die een onderneming uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG met betrekking tot alle schepen die tijdens de verslagperiode onder haar verantwoordelijkheid vallen, moet rapporteren.

* Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).”;

2) **Aan artikel 4 wordt het volgende lid 8 toegevoegd:**

“8. De maatschappijen rapporteren de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens van de schepen die onder hun verantwoordelijkheid vallen gedurende een verslagperiode overeenkomstig artikel 11 bis.”;

3) **In artikel 5 wordt lid 2 vervangen door:**

“2. De Commissie is bevoegd om, overeenkomstig artikel 23, gedelegeerde handelingen tot wijziging van de methoden in bijlage I en de regels in bijlage II vast te stellen, teneinde rekening te houden met herzieningen van Richtlijn 2003/87/EG, relevante internationale regels en internationale en Europese normen. De Commissie is ook bevoegd om overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen tot wijziging van de bijlagen I en II vast te stellen, teneinde de daarin vastgestelde elementen van de monitoringmethoden in het licht van de technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen te verfijnen en om de doeltreffende werking van het EU-ETS dat bij Richtlijn 2003/87/EG is ingesteld, te waarborgen.”;

(4) **Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **lid 5 wordt vervangen door:**

“5. De maatschappijen maken gebruik van gestandaardiseerde monitoringplannen die gebaseerd zijn op templates, en monitoringplannen worden ingediend met behulp van geautomatiseerde systemen en gegevensuitwisselingsformaten. Die templates, met inbegrip van de technische regels voor de eenvormige toepassing en automatische overdracht ervan, worden door de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.”;

b) **de volgende leden 6, 7 en 8 worden toegevoegd:**

“6. Binnen drie maanden na [de datum van inwerkingtreding van de herziene ETS-richtlijn] dienen maatschappijen voor elk van hun schepen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, een monitoringplan in bij de verantwoordelijke administrerende autoriteit, nadat de verificateur heeft geoordeeld dat het plan in overeenstemming is met deze verordening.

7. Niettegenstaande lid 6, dienen maatschappijen voor de eerste keer na de inwerkingtreding van [datum van inwerkingtreding van de herziene ETS-richtlijn] voor elk schip dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, onverwijld en uiterlijk drie maanden nadat dat schip voor het

eerst een haven onder de jurisdictie van een lidstaat heeft aangedaan, een monitoringplan dat in overeenstemming is met de eisen van deze verordening in bij de verantwoordelijke administrerende autoriteit.

8. Binnen twee jaar na de inwerkingtreding van [herziene ETS-richtlijn] keuren de verantwoordelijke administrerende autoriteiten de door de maatschappijen ingediende monitoringplannen goed overeenkomstig de voorschriften die zijn vastgelegd in de gedelegeerde handelingen die overeenkomstig de tweede alinea zijn vastgesteld door de Commissie. Voor schepen die voor het eerst na de inwerkingtreding onder het toepassingsgebied van [de herziene ETS-richtlijn] vallen, keurt de verantwoordelijke administrerende autoriteit het ingediende monitoringplan goed overeenkomstig de regels die zijn vastgelegd in de door de Commissie overeenkomstig de tweede alinea vastgestelde gedelegeerde handelingen en binnen vier maanden nadat het schip voor het eerst een haven heeft aangedaan die onder de jurisdictie van een lidstaat valt.

De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 23 teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot voorschriften voor de goedkeuring van monitoringplannen door de administrerende autoriteiten.”;

5) **Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **in lid 4 wordt de tweede zin vervangen door:**

“Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform zijn. De maatschappij dient haar gewijzigd monitoringplan in bij de verantwoordelijke administrerende autoriteit zodra zij van de verificateur een kennisgeving heeft ontvangen dat het monitoringplan conform is.”;

b) **het volgende lid 5 wordt toegevoegd:**

“5. De administrerende autoriteit keurt wijzigingen van het monitoringplan als bedoeld in lid 2, punten a), b), c) en d), goed overeenkomstig de voorschriften die zijn vastgelegd in de gedelegeerde handelingen die op grond van de tweede alinea van dit lid door de Commissie zijn vastgesteld.

De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 23 teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot voorschriften voor de goedkeuring van veranderingen van de monitoringplannen door de administrerende autoriteiten.”;

6) **Aan artikel 10, eerste alinea, wordt het volgende punt k) toegevoegd:**

“k) de totale geaggregeerde CO₂-emissies die overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG moeten worden gerapporteerd met betrekking tot maritieme vervoersactiviteiten.”;

7) **Het volgende artikel 11 bis wordt ingevoegd:**

“Artikel 11 bis

Rapportage en indiening van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens

1. De maatschappijen bepalen de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens tijdens een verslagperiode, op basis van de gegevens van het emissieverslag en het in artikel 11, lid 2, bedoelde verslag voor elk schip dat tijdens de verslagperiode onder hun verantwoordelijkheid viel, overeenkomstig

de regels die zijn vastgelegd in de krachtens lid 4 vastgestelde gedelegeerde handelingen.

2. Vanaf 2024 dient de maatschappij uiterlijk op 31 maart van elk jaar de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens in bij de verantwoordelijke administrerende instantie, waaronder de emissies in de verslagperiode vallen die uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG met betrekking tot maritieme vervoersactiviteiten moeten worden gerapporteerd, in overeenstemming met de regels die zijn vastgelegd in de krachtens lid 4 vastgestelde gedelegeerde handelingen en die worden geverifieerd overeenkomstig hoofdstuk III van deze verordening (de “op bedrijfsniveau geverifieerde geaggregeerde emissiegegevens”).
3. De administrerende autoriteit kan van bedrijven verlangen dat zij de op bedrijfsniveau geverifieerde geaggregeerde emissiegegevens vóór 31 maart indienen, maar niet eerder dan 28 februari.
4. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 23, teneinde deze verordening aan te vullen met de regels voor de monitoring en rapportage van de op bedrijfsniveau geaggregeerde gegevens en de indiening van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens bij de administrerende autoriteit.”;

8) **Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **de titel wordt vervangen door:**

“Formaat van het emissieverslag en rapportage van op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens”;

b) **lid 1 wordt vervangen door:**

“1. Het emissieverslag en de rapportage van op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens worden ingediend met behulp van geautomatiseerde systemen en gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van elektronische templates.”;

9) **Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **lid 2 wordt vervangen door:**

“2. De verificateur beoordeelt of het emissieverslag en het rapport dat bedoeld wordt in artikel 11, lid 2, voldoen aan de voorschriften in de artikelen 8 tot en met 12 en in de bijlagen I en II.”;

b) **de volgende leden 5 en 6 worden toegevoegd:**

“5. De verificateur beoordeelt of de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens overeenstemmen met de voorschriften die in de krachtens lid 6 vastgestelde gedelegeerde handelingen zijn vastgelegd.

Indien de verificateur met redelijke zekerheid concludeert dat op de bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens geen materiële onjuistheden bevatten, brengt de verificateur een verificatieverslag uit waarin wordt verklaard dat de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens als bevredigend zijn geverifieerd overeenkomstig de regels die zijn vastgelegd in de krachtens lid 6 vastgestelde gedelegeerde handelingen.

6. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 23, teneinde deze verordening aan te vullen met de

regels voor de verificatie van de op bedrijfsniveau geaggregeerde gegevens en de afgifte van een verificatieverslag.”;

10) **Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **in lid 2, wordt punt d) vervangen door:**

“d) de berekeningen die leiden tot de bepaling van de totale CO₂-emissies en van de totale geaggregeerde CO₂-emissies die overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG ten aanzien van maritieme vervoersactiviteiten moeten worden gerapporteerd;”;

b) **het volgende lid 4 wordt toegevoegd:**

“4. Bij de beschouwing van de verificatie van de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens beoordeelt de verificateur de volledigheid en consistentie van de gerapporteerde gegevens aan de hand van de door de maatschappij verstrekte informatie, waaronder de geverifieerde emissieverslagen en het in artikel 11, lid 2, bedoelde verslag.”;

11) **Aan artikel 15 wordt het volgende lid 6 toegevoegd:**

“6. Met betrekking tot de verificatie van op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens voldoen de verificateur en de maatschappij aan de verificatieregels die zijn vastgelegd in de overeenkomstig de tweede alinea vastgestelde gedelegeerde handelingen. De verificateur verifieert niet alle emissieverslagen en de verslagen als bedoeld in artikel 11, lid 2, van alle schepen die onder de verantwoordelijkheid van de maatschappij vallen.

De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 23, teneinde deze verordening aan te vullen met de regels voor de verificatie van de op bedrijfsniveau geaggregeerde gegevens met inbegrip van de verificatiemethoden en de verificatieprocedure.”;

12) **In artikel 16 wordt lid 1 vervangen door:**

“1. Verificateurs die de monitoringplannen, de emissieverslagen en de op bedrijfsniveau geaggregeerde emissiegegevens beoordelen en de in deze verordening bedoelde verificatieverslagen en conformiteitsdocumenten afgeven, zijn door een krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 nationale accreditatie-instantie geaccrediteerd voor activiteiten die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.”;

13) **In artikel 20 wordt lid 3 vervangen door:**

“3. Wanneer schepen gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden niet hebben voldaan aan de monitoring- en rapportagevoorschriften en de naleving daarvan niet door andere handhavingsmaatregelen is gewaarborgd, en nadat de betrokken maatschappij in de gelegenheid is gesteld om haar opmerkingen in te dienen, kan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de aanloophaven een verwijderingsbevel afgeven dat zal worden gemeld aan de Commissie, het EMSA, de overige lidstaten en de betrokken vlaggenstaat. Als gevolg van de afgifte van dat verwijderingsbevel weigert elke lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, het betrokken schip de toegang tot zijn havens, totdat de maatschappij overeenkomstig de artikelen 11 en 18 voldoet aan de monitoring- en rapportageverplichtingen. Wanneer het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de betrokken lidstaat — na de betrokken scheepvaartmaatschappij in de

gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen — het schip vast te houden totdat de maatschappij haar verplichtingen is nagekomen. Het voldoen aan die verplichtingen wordt bevestigd door de kennisgeving van een geldig conformiteitsdocument aan de bevoegde nationale autoriteit die het verwijderingsbevel heeft afgegeven. Dit lid laat de internationale maritieme regels die van toepassing zijn op gevallen van schepen in nood onverlet.”;

14) **Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:**

a) **aan lid 2 wordt de volgende alinea toegevoegd:**

“De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het waarborgen van de werking van het EU-ETS, als bedoeld in artikel 5, lid 2, en artikel 6, lid 8, artikel 7, lid 5, artikel 11 bis, lid 4, artikel 13, lid 6 en artikel 15, lid 6, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van de inwerkingtreding van [herziene MRV-verordening].”;

b) **in de leden 3 en 5 worden de woorden “artikel 5, lid 2, artikel 15, lid 5, artikel 16, lid 3,” vervangen door “artikel 5, lid 2, artikel 6, lid 8, artikel 7, lid 5, artikel 11 bis, lid 4, artikel 13, lid 6, artikel 15, leden 5 en 6, en artikel 16, lid 3”.**

Artikel 4

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op zondag 31 december 2023 aan de artikelen 1 en 2 van deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.
2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 5

Overgangsbepalingen

1. De lidstaten zorgen er bij het nakomen van hun verplichting uit hoofde van artikel 4, lid 1, van deze richtlijn voor dat hun nationale wetgeving tot omzetting van artikel 3, punt u), artikel 10 bis, lid 3, en artikel 10 bis, lid 4, artikel 10 quater, lid 7, en punt 1, van bijlage I, van Richtlijn 2003/87/EG, in de versie die van toepassing is op [de dag vóór de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn], van toepassing blijft tot en met 31 december 2025.

Artikel 6

Datum van toepassing van artikel 3

Artikel 3 is van toepassing met ingang van [datum van inwerkingtreding van de herziene ETS-richtlijn].

Artikel 7

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 8

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten. Artikel 3 is echter verbindend in al zijn onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

Inhoudsopgave

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF
 - 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief
 - 1.2. Betrokken beleidsterrein(en)
 - 1.3. Het voorstel/initiatief betreft:
 - 1.4. Doelstelling(en)
 - 1.4.1. Algemene doelstelling(en)
 - 1.4.2. Specifieke doelstelling(en)
 - 1.4.3. Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)
 - 1.4.4. Prestatie-indicatoren
 - 1.5. Motivering van het voorstel/initiatief
 - 1.5.1. Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief
 - 1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.
 - 1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan
 - 1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarige financiële kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten
 - 1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voorerschikking
 - 1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief
 - 1.7. Beheersvorm(en)
2. BEHEERSMAATREGELEN
 - 2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen
 - 2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)
 - 2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie
 - 2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken
 - 2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).
 - 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven
- 3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten
 - 3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten
 - 3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met operationele kredieten
 - 3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten
 - 3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader
 - 3.2.5. Bijdragen van derden
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

FINANCIEEL MEMORANDUM

KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG en Besluit (EU) 2015/1814 teneinde de EU-regeling voor de handel in emissierechten in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie voor 2030 aan te scherpen en uit te breiden.

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Klimaatactie
Rubriek 3 (Natuurlijke hulpbronnen en milieu)
Titel 9: Milieu- en klimaatactie

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

- ☐ een nieuwe actie
- ☐ een nieuwe actie na een proefproject / voorbereidende actie⁶⁷
- ☒ de verlenging van een bestaande actie
- ☐ de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

Herzien van de ETS-richtlijn op een wijze die is afgestemd op de klimaatdoelstelling voor 2030, teneinde tegen 2030 een netto broeikasgasemissiereductie van ten minste 55 % ten opzichte van het niveau van 1990 en vervolgens geleidelijk en evenwichtig en op kosteneffectieve en coherente wijze klimaatneutraliteit in 2050 te bereiken, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat de transitie rechtvaardig moet zijn en dat alle sectoren aan de klimaatinspanningen van de EU moeten bijdragen.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

Specifieke doelstelling nr. 1

Aanscherpen van het EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS) in zijn huidige toepassingsgebied om een passende bijdrage te leveren aan een algemene doelstelling van ten minste -55 % broeikasgasemissies ten opzichte van 1990;

Specifieke doelstelling nr. 2

Waarborgen van voortdurende effectieve bescherming van de sectoren die zijn blootgesteld aan een significant risico op koolstoflekkage, en tegelijkertijd de invoering van koolstofarme technologieën stimuleren;

Specifieke doelstelling nr. 3

Opvangen van de sociale en verdelingseffecten van deze transitie, door herziening van het gebruik van veilingopbrengsten en van de omvang en werking van de mechanismen voor de financiering van koolstofarme technologieën;

⁶⁷

In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of punt b), van het Financieel Reglement.

Specifieke doelstelling nr. 4

Ervoor zorgen dat de andere dan onder het EU-ETS vallende sectoren op kosteneffectieve wijze bijdragen aan de emissiereducties die in overeenstemming met de EU-doelstellingen en de verbintenissen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs nodig zijn, met name door emissies van maritiem vervoer en van gebouwen en wegvervoer in het EU-ETS op te nemen, en door Verordening (EU) 2015/757 te wijzigen zodat deze geschikt is voor de handel in emissierechten;

Specifieke doelstelling nr. 5

Ervoor zorgen dat de andere dan onder het EU-ETS vallende sectoren op kosteneffectieve wijze bijdragen aan de emissiereducties die in overeenstemming met de EU-doelstellingen en de verbintenissen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs nodig zijn, door ook emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer op te nemen, en tegelijkertijd te zorgen voor synergieën met andere aanvullende beleidsmaatregelen die op die sectoren zijn gericht;

Specifieke doelstelling nr. 6

De marktstabiliteitsreserve (MSR) in overeenstemming met de overeenkomstige wettelijke verplichting evalueren en mogelijke wijzigingen in de opzet ervan onderzoeken, om de wettelijke doelstellingen in het MSR-besluit te verwezenlijken en eventuele kwesties die in het kader van de verhoogde ambitie aan bod komen, aan te pakken.

1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

De huidige ETS-wetgeving is in 2018 herzien om de EU-ETS-emissies tegen 2030 met 43 % te verminderen ten opzichte van 2005, hetgeen in overeenstemming is met een emissiereductiedoelstelling voor de hele EU-economie tegen 2030 van ten minste 40 % ten opzichte van 1990. Als de wetgeving ongewijzigd blijft, zouden de economische sectoren die momenteel onder het ETS vallen, onvoldoende bijdragen aan de herziene algemene doelstelling van de EU om de broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990.

Met dit initiatief wordt het kader vastgesteld dat nodig is om de verwachte emissiereducties te verwezenlijken door:

- het EU-ETS geschikt te maken voor de verhoogde klimaatambitie van ten minste 55 % netto-emissiereductie zoals vastgelegd in de Europese klimaatwet⁶⁸;
- het innovatiefonds te versterken als een grotere inspanning om koolstofarme technologieën snel uit te breiden naar de markt, zodat de EU haar emissiereductiedoelstelling kan halen;
- het moderniseringsfonds te versterken om de modernisering van de energiesystemen in lidstaten met een lager inkomen te versnellen;

⁶⁸ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

— ervoor te zorgen dat de sector maritiem vervoer op kosteneffectieve wijze bijdraagt aan de emissiereducties die nodig zijn in lijn met de EU-doelstellingen en de verbintenissen van de Overeenkomst van Parijs, door in het bijzonder ten minste de emissies van maritiem vervoer binnen de EER te dekken;

— ervoor te zorgen dat de sectoren gebouwen en wegvervoer een relevante bijdrage leveren aan de nieuwe doelstelling voor de reductie van broeikasgasemissies.

Het kader wordt zodanig herzien dat de integriteit van het huidige ETS behouden blijft en er rekening wordt gehouden met de noodzaak om verdelingsproblemen aan te pakken en energiearmoede te verlichten.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

Indicator 1: niveau van de reductie van broeikasgasemissies in de EU in 2030 (reductiedoelstelling van 55 % ten opzichte van 1990, zoals vastgelegd in de Europese klimaatwet);

Indicator 2: niveau van de reductie van broeikasgasemissies voor de sectoren in het bestaande EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS) in 2030 (reductiedoelstelling van 61 % ten opzichte van 2005);

Indicator 3: niveau van de reductie van broeikasgasemissies voor de sectoren gebouwen en wegvervoer in het nieuwe ETS in 2030 (reductiedoelstelling van 43 % ten opzichte van 2005).

niveaus van de reductie van broeikasgasemissies in de EU worden uit hoofde van Verordening (EU) 2018/1999 en andere secundaire wetgeving betreffende monitoring en rapportage in het ETS gerapporteerd.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om aan deze richtlijn te voldoen en de Commissie stelt de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen vast.

Verdere, na de vaststelling van de richtlijn te ontwikkelen maatregelen zullen onder meer de herziening en goedkeuring van een aantal secundaire wetgevingshandelingen omvatten. Dit zal met name secundaire wetgeving betreffen met gedetailleerde voorschriften met betrekking tot veiling; het Unieregister; de monitoring en rapportage van emissies en verificatie van emissieverslagen en accreditatie van verificateurs; en kosteloze toewijzing. De uitvoering zal ook ingrijpende IT-ontwikkelingen vergen om het Unieregister geschikt te maken voor nieuwe soorten emissierechten en nieuwe exploitanten en om een nieuwe aanbestedingsprocedure voor het gemeenschappelijke veilingplatform te starten. Keuzes met betrekking tot IT-ontwikkeling en aanbesteding zullen overeenkomstig de mededeling van 10 september 2020 over richtsnoeren voor de financiering van informatietechnologie en cyberbeveiliging⁶⁹ worden gemaakt.

⁶⁹ C(2020) 6126.

- 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Klimaatverandering is een grensoverschrijdende uitdaging EU-maatregelen kunnen regionale, nationale en lokale beleidsinstrumenten aanvullen en versterken. Het verhogen van de doelstelling voor 2030 voor de reductie van broeikasgasemissies in de EU zal gevolgen hebben voor veel sectoren in de gehele EU-economie en een gecoördineerd optreden op EU-niveau is daarom onontbeerlijk en heeft een veel grotere kans om tot de noodzakelijke transformatie te leiden waarbij het als krachtige motor voor kostenefficiënte verandering en opwaartse convergentie optreedt. Bovendien hebben veel elementen van dit voorstel een belangrijke internemarktdimensie, met name de opties in verband met de bescherming tegen koolstoflekage en de mechanismen voor de financiering van koolstofarme technologieën.

Als koolstofmarkt stimuleert het EU-ETS het realiseren van emissiereducties in eerste instantie door middel van de meest kostenefficiënte oplossingen voor alle activiteiten die onder het systeem vallen, wat schaalvoordelen oplevert voor de efficiëntie. De invoering van een soortgelijke maatregel op nationaal niveau zou leiden tot kleinere, versnipperde koolstofmarkten, mogelijke concurrentievervalsingen en waarschijnlijk tot hogere totale emissiereductiekosten. Dezelfde logica geldt voor de uitbreiding van de koolstofbeprijzing tot nieuwe sectoren.

De grensoverschrijdende dimensie van de sector maritiem vervoer vereist een gecoördineerd optreden op Europees niveau. Het optreden van de EU kan ook de aanzet geven tot en het pad effenen voor de ontwikkeling van mondiale maatregelen, bijvoorbeeld met betrekking tot het maritieme vervoer binnen de Internationale Maritieme Organisatie.

- 1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

De ETS-richtlijn is een bestaand EU-beleidsinstrument dat in 2003 is vastgesteld. Gedurende de meer dan vijftienjarige werking van het EU-ETS heeft de Commissie waardevolle ervaring opgedaan.

Dit voorstel bouwt voort op de ervaring die is opgedaan bij eerdere herzieningen en initiatieven van het EU-ETS, waaronder de meest recente herziening in 2018, de mededeling over een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030, de langetermijnstrategie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie en andere relevante initiatieven in het kader van de Europese Green Deal. Het initiatief bouwt ook voort op het proces dat op geïntegreerde nationale energie- en klimaatplannen en het kader van de governanceverordening is gebaseerd.

1.5.4. *Verenigbaarheid met het meerjarige financiële kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

Daarmee verband houdende beleidsuitgaven kunnen door kredieten in het kader van het LIFE-programma⁷⁰ worden gedekt, zoals overeengekomen uit hoofde van het huidige MFK.

Dit voorstel maakt deel uit van het “Klaar voor 55”-klimaat- en energiepakket. De algehele doelstelling van het pakket is de Uniewetgeving in overeenstemming te brengen met de verhoogde klimaatambitie van de EU. Alle initiatieven van het pakket hangen nauw samen en elk initiatief is afhankelijk van de opzet van de andere initiatieven. Dit wetgevingsvoorstel vult de andere voorstellen van het pakket aan en is daarmee in overeenstemming.

De verenigbaarheid met ander beleid van de Unie wordt ook gewaarborgd door de samenhang van de effectbeoordelingen voor het EU-ETS met die voor de rest van het klimaat-, energie- en vervoerskader voor 2030⁷¹, zoals de complementariteit van de uitbreiding van de emissiehandel met de richtlijn energie-efficiëntie⁷² en met andere maatregelen die worden gepresenteerd als onderdeel van het pakket maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen van maritiem vervoer aan te pakken. Alle initiatieven uit het pakket maken gebruik van een gemeenschappelijk referentiescenario en gemeenschappelijke kernbeleidsscenario's. In deze scenario's wordt rekening gehouden met alle relevante EU-acties en -beleidsmaatregelen.

De extra administratieve kosten zouden kunnen worden beperkt door waar mogelijk gebruik te maken van bestaande structuren die voor de richtlijn tot vaststelling van een algemene regeling inzake accijns en de energiebelastingrichtlijn worden gebruikt. Verder zou het nieuwe ETS extra energiebesparingen opleveren, doordat er een potentieel verband bestaat tussen dit systeem en de energiebesparingen overeenkomstig artikel 7 van de energie-efficiëntierichtlijn.

1.5.5. *Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

— Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

☐ **beperkte geldigheidsduur**

☐ van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ

⁷⁰ Verordening (EU) 2021/783 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 tot vaststelling van een programma voor het milieu en klimaatactie (LIFE) en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1293/2013 (PB L 172 van 17.5.2021, blz. 53).

⁷¹ Met name de ESR; de verordening inzake landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (de LULUCF-verordening); CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens; de richtlijn hernieuwbare energie (REDII); de richtlijn energie-efficiëntie (EED); en in een later stadium de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen. Andere relevante initiatieven zijn onder meer de herziening van de energiebelastingrichtlijn; het Actieplan om de vervuiling terug te brengen tot nul en de herziening van de richtlijn industriële emissies; initiatieven op het gebied van mobiliteit, zoals die op het gebied van vervoersbrandstoffen (initiatief FuelEU Zeevaart en initiatief ReFuelEU Luchtvaart) en een voorstel voor een koolstofgrenscorrectiemechanisme (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM).

⁷² Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie, tot wijziging van Richtlijnen 2009/125/EG en 2010/30/EU en houdende intrekking van de Richtlijnen 2004/8/EG en 2006/32/EG (PB L 315 van 14.11.2012, blz. 1).

☐ financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

✓ **onbeperkte geldigheidsduur**

- Uitvoering met een opstartperiode vanaf 2023 tot en met 2024,
- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.6. Beheersvorm(en)⁷³

✓ **Direct beheer** door de Commissie

✓ door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie

✓ door de uitvoerende agentschappen

☐ **Gedeeld beheer** met lidstaten

✓ **Indirect beheer** door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

☐ derde landen of de door hen aangewezen organen;

☐ internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);

✓ de EIB en het Europees Investeringsfonds;

☐ de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;

☐ publiekrechtelijke organen;

☐ privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij voldoende financiële garanties bieden;

☐ privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;

☐ personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.

Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder “Opmerkingen”.

Opmerkingen

De emissierechten in het kader van het EU-ETS worden beheerd door middel van wetgeving waarvoor de diensten van de Commissie verantwoordelijk zijn.

Het innovatiefonds wordt grotendeels uitgevoerd door het Uitvoerend Agentschap Klimaat, Infrastructuur en Milieu (CINEA).

Het moderniseringsfonds valt onder de verantwoordelijkheid van de begunstigde lidstaten, die nauw samenwerken met de Europese Investeringsbank (EIB), het voor het fonds opgerichte investeringscomité en de Europese Commissie.

⁷³ Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De Commissie zal de werking van het ETS blijven monitoren en evalueren in haar jaarlijkse koolstofmarktverslag, zoals bepaald in artikel 10, lid 5, van de ETS-richtlijn. Dit omvat ook de effecten van de huidige herziening van het ETS. Het jaarlijkse koolstofmarktverslag van de Commissie en het jaarverslag van de lidstaten moeten ook van toepassing zijn op de sectoren waartoe de handel in emissierechten wordt uitgebreid. De MRV-gegevens die via de regulering van de nieuwe sectoren worden verkregen, zullen voor de Commissie een belangrijke bron van informatie zijn voor de beoordeling van de vooruitgang in de betrokken sectoren.

Bovendien is evaluatie van de voortgang bij de toepassing van de ETS-richtlijn geregeld in het huidige artikel 21, op grond waarvan de lidstaten jaarlijks een verslag bij de Commissie moeten indienen, waarin bijzondere aandacht wordt besteed aan kwesties als de toewijzing van emissierechten, de werking van het register, de toepassing van monitoring en rapportage, verificatie en accreditatie en kwesties die verband houden met de naleving.

De Commissie voert tot slot regelmatig studies uit over verschillende relevante aspecten van het klimaatbeleid van de EU.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

Niet van toepassing – Het voorstel heeft geen betrekking op de uitvoering van een nieuw financieel programma, maar op het vormgeven van een beleid voor de lange termijn. De beheersvorm, de uitvoeringsmechanismen voor financiering, de betalingsvoorwaarden en de controlestrategie met betrekking tot foutenpercentages zijn niet van toepassing. Voor de uitvoering van dit voorstel moeten personele middelen binnen de Commissie worden herverdeeld. Hiervoor zijn geschikte procedures voorhanden.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Het EU-ETS is het voornaamste beleidsinstrument om de emissiereducties van de EU in ongeveer de helft van de economie te bewerkstelligen. Sinds 2013 heeft de Commissie de taak om te voorzien in een EU-register, een online database met een nauwkeurige boekhouding van alle transacties van emissierechten, in een gemeenschappelijk veilingplatform voor het veilen van de emissierechten van de lidstaten en in de overeenkomstige ondersteunende infrastructuur voor beide. Het EU-register, waarin emissierechten in het kader van het EU-ETS worden bijgehouden, is blootgesteld aan een risico op frauduleuze cyberaanvallen die diefstal of verduistering van rechten kunnen veroorzaken, wat leidt tot grote financiële verliezen (tot meerdere miljarden euro's), rechtsgeschillen en aanzienlijke gevolgen voor de reputatie en de geloofwaardigheid van de Commissie. Het risico is horizontaal en heeft naast DG CLIMA ook betrekking op de DG's DIGIT, HR-DS, BUDG en SJ. Er zijn risicobeperkende maatregelen getroffen. Het financiële risico neemt evenredig toe met de stijging van de waarde van de

koolstofmarkt. De verdeling van de kosteloze toewijzingen met een zeer hoge totale waarde vereist ook strikte voorschriften over de wijze waarop die rechten worden verleend, en de garantie dat de geldende regels worden nageleefd. Dat houdt beheers- en controlesystemen in op het niveau van de lidstaten en op het niveau van de Commissie. Ten slotte zal door de nieuwe sectoren aan het ETS toe te voegen de algemene dekking van het systeem en dienovereenkomstig de waarde van de markt en het daaraan verbonden risico toenemen.

Sinds 2011 bestaat er een stuurgroep op hoog niveau waarin het leidende DG en de andere betrokken DG's zijn vertegenwoordigd. In 2014 is een volwaardige risicobeoordeling uitgevoerd, op basis waarvan nieuwe IT-beveiligingsmaatregelen zijn vastgesteld die vanaf 2015 zijn genomen. Naar aanleiding van de aanbevelingen die de dienst Interne Audit in zijn auditverslag over het EU-ETS-register (IT-beveiliging) heeft gedaan, zijn maatregelen om de veiligheid van het registersysteem verder te verbeteren en maatregelen inzake bestuur, kwaliteitsborging en tests genomen. Sinds 2014 worden nog extra risicobeperkende maatregelen genomen.

In 2019 is een nieuwe risicobeoordeling uitgevoerd voor het EU-register. DG CLIMA heeft een nieuw veiligheidsplan opgesteld met twaalf beveiligingsmaatregelen die binnen twee jaar in nauwe samenwerking met DIGIT moeten worden uitgevoerd.

De uitvoering wordt op senior managementniveau gemonitord, met regelmatige stuurgroepen tussen DG CLIMA en DIGIT.

- 2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

Dit initiatief brengt geen significante nieuwe controles/risico's mee die niet onder een bestaand internecontrolekader vallen. Er zijn geen specifieke maatregelen overwogen, behalve de toepassing van het Financieel Reglement.

2.3. **Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden**

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

Naar aanleiding van de specifieke risico's op fraude in het kader van het EU-ETS heeft DG CLIMA de Commissiebrede richtsnoeren betreffende beroepsethiek en -integriteit versterkt met een toepassingsgerichte "Ethische en gedragscode inzake handel met voorkennis, fraude en bekendmaking van gevoelige informatie", specifieke cursussen en bewustmakingsinitiatieven. DG CLIMA heeft ook het beleid voor classificering van gevoelige informatie in het kader van het EU-ETS ontwikkeld, alsmede de overeenkomstige instructies voor behandeling met drie gevoeligheidsniveaus. De drie overeenkomstige ETS-merktekens zijn goedgekeurd door DG HR-DS (zoals bedoeld in veiligheidsmededeling 1, herziening 10). In 2019 heeft DG HR-DS veiligheidsmededeling C(2019)1904 over de actualisering van het beleid ten aanzien van gevoelige, niet-gerubriceerde informatie gepubliceerd. In overeenstemming met dit nieuwe beleid heeft DG CLIMA nieuwe instructies gepubliceerd voor de behandeling van gevoelige, niet gerubriceerde informatie van DG CLIMA. Er worden regelmatig passende opleidingssessies voor nieuwkomers georganiseerd.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

1) Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Begrotingsonderdeel	Soort	Bijdrage			
	Nummer	GK/ NGK [1]	van EVA-landen [2]	van kandidaat-lidstaten [3]	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, punt b), van het Financieel Reglement
3	09 01 01 01	NGK	JA	NEE	NEE	NEE
3	09 02 03	GK	JA	NEE	NEE	NEE
7	20 01 02 01	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE
7	20 02 06 01	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE
7	20 02 06 02	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE
7	20 02 06 03	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE

2) Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen: niet van toepassing.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarige financiële kader			3	"Natuurlijke hulpbronnen en milieu"				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL
Beleidskredieten								
09 02 03	Vastleggingen	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Betalingen	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAAL kredieten voor DG CLIMA	Vastleggingen	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Betalingen	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Betalingen	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 3 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Betalingen	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

	Vastleggingen	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
TOTAAL beleidskredieten	Betalingen	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 6 van het meerjarige financiële kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Betalingen	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

Rubriek van het meerjarige financiële kader	7	“Administratieve uitgaven”
--	----------	-----------------------------------

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de bijlage bij het financieel memorandum (Bijlage V bij de interne voorschriften), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

		in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)					
		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL
DG: CLIMA							
Personele middelen		3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Andere administratieve uitgaven		0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
TOTAAL DG CLIMA		3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

		in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)					
		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Betalingen	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met operationele kredieten

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs	Begrotings-onderdeel	OUTPUTS		2023		2024		2025		2026		2027		Totaal	
		Soort[1]	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten
Specifieke doelstelling 4 - maritiem															
bijwerken van het THETIS-MRV-platform	09 02 03	samenwerkingsovereenkomst EMSA			0,250										0,250
— wijzigingen van het EU-register	09 02 03	Dienstencontracten			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	Opgegeven tijd en middelen, extern, uitrusting			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
— uitbreiding van de servicedesk	09 02 03	Dienstencontracten			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	Opgegeven tijd en middelen, extern, uitrusting			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
— actualisering van het ETS-rapportagesysteem MRV	09 02 03	Dienstencontracten			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
specifieke doelstelling 5 — gebouwen en vervoer															
— wijzigingen van het EU-register	09 02 03	Dienstencontracten			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	Opgegeven tijd en middelen, extern, uitrusting			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
— uitbreiding van de servicedesk	09 02 03	Dienstencontracten			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007
	09 01 01 01	Opgegeven tijd en middelen, extern, uitrusting			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
— actualisering van het ETS-rapportagesysteem MRV	09 02 03	Dienstencontracten			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4,429
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 5					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
TOTAAL					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig.
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL
RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader						
Personele middelen	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Andere administratieve uitgaven	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarige financiële kader	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
Buiten RUBRIEK 7[1] van het meerjarig financieel kader						
Personele middelen						
Andere administratieve uitgaven	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAAL	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	2023	2024	2025	2026	2027
Y Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)					
20 01 02 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (delegaties)					
01 01 01 01 (onderzoek door derden)					
01 01 01 11 (eigen onderzoek)					
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)					
Y Extern personeel (in voltijdequivalenten: vte)[1]					
20 02 01 (AC, END, INT van de "totale financiële middelen")					
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)					
XX 01 xx yy zz	- zetel				
	- delegaties				
01 01 01 02 (AC, END, INT — onderzoek door derden)					
01 01 01 12 (AC, END, INT — eigen onderzoek)					
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)					
TOTAAL	22	24	24	24	24

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	Aanvullende personele middelen nodig voor: — het opstellen van wetgeving en de vaststelling van wijzigingen van secundaire wetgeving met gedetailleerde uitvoeringsbepalingen inzake veilingen; het Unieregister; monitoring en rapportage; verificatie van emissieverslagen en accreditatie van verificateurs; kosteloze toewijzing; — uitvoeringstaken in verband met de uitbreiding van het ETS tot maritiem vervoer (met inbegrip van de noodzakelijke wijzigingen van het bestaande MRV-systeem) en de nieuwe emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer; — aankoop van het (de) nieuwe veilingplatform (en) voor de veiling van algemene emissierechten, en van een nieuw type emissierechten voor de sectoren gebouwen en wegvervoer; — toezicht op de uitvoering van monitoring-, rapportage- en verificatieverplichtingen (MRV); — verdere uitvoering van en toezicht op koolstofarme fondsen; — IT-aanpassingen in het EU-register.
Extern personeel	

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader

Het voorstel/initiatief:

- ☒ kan volledig worden gefinancierd binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

De uitgaven zullen worden gedekt met middelen voor LIFE.

- ☐ hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.

-

- ☐ hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

-

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- ☒ voorziet niet in medefinanciering door derden
- ☐ voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	2023	2024	2025	2026	2027	Totaal
Medefinancieringsbron						
TOTAAL medegefinancierde kredieten						

Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- ☐ Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- ☒ Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - ☒ voor de eigen middelen
 - ☒ voor overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven ☐

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel						

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

-

Andere opmerkingen (bijv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

Dit kan niet cijfers worden uitgedrukt

⁷⁴

Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.