



Bruxelles, den 14.7.2021  
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

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

(EØS-relevant tekst)

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

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

**Meddelelsen om den europæiske grønne pagt**<sup>1</sup> lancerede en ny vækststrategi for EU, der har til formål at omdanne EU til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi. Den bekræfter på ny Kommissionens ambition om at øge sine klimamål og gøre Europa til det første klimaneutrale kontinent inden 2050. Den har desuden til formål at beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede risici og virkninger. Nødvendigheden og værdien af den europæiske grønne pagt er kun vokset i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige konsekvenser for EU-borgernes sundhed, leve- og arbejdsvilkår og velfærd.

Håndteringen af klimaændringerne er en presserende udfordring. I overensstemmelse med de videnskabelige resultater i særrapporten fra Det Mellemsstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) er det nødvendigt at opnå globale CO<sub>2</sub>-neutrale emissioner omkring 2050 og neutralitet for alle andre drivhusgasser så hurtigt som muligt senere i århundredet. Denne presserende udfordring kræver, at EU intensiverer sin indsats og udviser globalt lederskab ved at blive klimaneutral senest i 2050. Dette mål er beskrevet i meddelelsen "En ren planet for alle — En europæisk strategisk og langsigtet vision for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi"<sup>2</sup>.

På grundlag af strategien for den europæiske grønne pagt og en omfattende konsekvensanalyse foreslog Kommissionen i sin meddelelse fra september 2020 om **intensivering af Europas klimaambitioner**<sup>3</sup> for 2030 ("klimamålplanen for 2030") at hæve EU's ambitionsniveau og fremlægge en omfattende plan for at øge Den Europæiske Unions bindende mål for 2030 hen imod mindst 55 % nettoemissionsreduktion på en ansvarlig måde. En forhøjelse af 2030-ambitionen bidrager nu til at give politiske beslutningstagere og investorer vished, så de beslutninger, der træffes i de kommende år, ikke fastlåser emissionsniveauer, der er uforenelige med EU's mål om at være klimaneutrale inden 2050. 2030-målet er i overensstemmelse med Parisaftalens mål om at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 °C og fortsætte bestræbelserne på at holde den på 1,5 °C.

Det Europæiske Råd godkendte det nye bindende EU-mål for 2030 på mødet i december 2020<sup>4</sup>. Det opfordrede også Kommissionen til "*at vurdere, hvordan alle økonomiske sektorer bedst kan bidrage til 2030-målet, og til at fremsætte de nødvendige forslag ledsaget af en tilbunds gående undersøgelse af de miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger på*

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>4</sup> Det Europæiske Råds konklusioner af 10.-11. december 2020 EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

*medlemsstatsniveau, idet der tages hensyn til nationale energi- og klimaplaner, og den eksisterende fleksibilitet evalueres".*

Med henblik herpå gør den **europæiske klimalov**<sup>5</sup> som aftalt med medlovgiverne EU's mål om klimaneutralitet juridisk bindende og hæver 2030-ambitionen ved at fastsætte et mål på mindst 55 % nettoemissionsreduktioner senest i 2030 i forhold til 1990.

For at følge den kurs, der foreslås i den europæiske klimalov, og opfylde dette øgede ambitionsniveau for 2030 har Kommissionen revideret den gældende klima- og energilovgivning, som forventes kun at reducere drivhusgasemissionerne med 40 % inden 2030 og med 60 % inden 2050. Denne "**Fit for 55**"-lovgivningspakke, som blev bebudet i klimamålplanen for 2030, er den mest omfattende byggesten i bestræbelserne på at gennemføre det ambitiøse nye klimamål for 2030, og alle økonomiske sektorer og politikker vil skulle yde deres bidrag.

Det Europæiske Råd opfordrede også i december 2020 Kommissionen til at overveje at undersøge, hvordan EU's emissionshandelssystem (EU ETS) kan styrkes, samtidig med at dets integritet bevares og der tages hensyn til behovet for at tackle fordelingsproblemer og energifattigdom. Det Europæiske Råd opfordrede også Kommissionen til at overveje at foreslå foranstaltninger, der sætter energiintensive industrier i stand til at udvikle og anvende innovative klimaneutrale teknologier, samtidig med at deres industrielle konkurrenceevne opretholdes.

Den nuværende ETS-lovgivning blev revideret i 2018 med henblik på at opnå en reduktion på 43 % i EU's ETS-emissioner frem til 2030 i forhold til 2005, hvilket er i overensstemmelse med et emissionsreduktionsmål for hele EU på mindst 40 % inden 2030 i forhold til 1990. Nyere analyser fra Kommissionens tjenestegrene viser imidlertid, at hvis lovgivningen forbliver uændret, vil de sektorer, der i øjeblikket er omfattet af EU ETS, i stedet opnå emissionsreduktioner på -51 % i 2030 i forhold til 2005<sup>6</sup>.

Selv om dette ville betyde en overskridelse af det ovenfor nævnte bidrag på -43 %, ville det stadig være et utilstrækkeligt bidrag til et samlet mål på mindst -55 % i forhold til 1990. Det overordnede mål med dette initiativ er derfor at revidere ETS-direktivet på en måde, der svarer til klimaambitionen for 2030, med henblik på at nå en netto reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne og med en gradvis og afbalanceret kurs hen imod klimaneutralitet senest i 2050 på en omkostningseffektiv og sammenhængende måde, samtidig med at der tages hensyn til behovet for en retfærdig omstilling og behovet for, at alle sektorer bidrager til EU's klimaindsats.

---

<sup>5</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for opnåelse af klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

<sup>6</sup> I henhold til EU-referencescenariet 2020 (REF), der tjener som udgangspunkt for konsekvensanalysen (se afsnit 5.1 i konsekvensanalysen).

Som forklaret i konsekvensanalysen anses bidraget fra de sektorer, der er omfattet af EU ETS, på -61 % i forhold til 2005 for at afspejle resultaterne af 2030-klimamålplanen bedst muligt og anses for at være EU ETS-ambitionen, der bidrager til et samlet mål på mindst -55 % i forhold til 1990. En forøgelse af EU ETS' miljøbidrag indebærer primært en tilpasning af det samlede antal kvoter, der udstedes i henhold til EU ETS ("loftet"). Imidlertid påvirker et reduceret antal kvoter, der er til rådighed for markedet, andre søjler i EU's emissionshandelssystem og CO<sub>2</sub>-prisen. Den påvirker centrale principper såsom behovet for markedsstabilitet, beskyttelsen mod risikoen for kulstoflækage, de omhyggeligt afbalancerede fordelingsvirkninger mellem medlemsstaterne og tilgængeligheden af midler til de øgede investeringsbehov i lavemissionsteknologier.

Samtidig med at EU ETS bringes i overensstemmelse med det overordnede mål på mindst -55 % i forhold til 1990, skal denne øgede klimaambition også afspejles i bidraget til EU's klimainsats i sektorer, der i øjeblikket ikke er omfattet af EU ETS. I den konsekvensanalyse, der ledsager klimamålplanen for 2030, blev det konstateret, at hvis der ikke træffes yderligere foranstaltninger, vil emissionerne i visse sektorer ikke falde så meget, som det er nødvendigt for at opnå en emissionsreduktion på 55 % i økonomien som helhed. Inden for søtransport er emissionerne i dag faktisk højere end i 1990, og emissionerne fra søtransport forventes at stige yderligere i et scenarie med uændret praksis. Alle de veje, der er vurderet som led i 2030-klimamålplanen og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet<sup>7</sup>, lægger op til 80-82 % emissionsreduktioner fra international skibsfart i 2050 i forhold til 1990 (svarende til 88-89 % emissionsreduktioner i forhold til 2008)<sup>8</sup> for at være i overensstemmelse med det øgede ambitionsniveau på klimaområdet. Europa-Kommissionen forpligtede sig derfor til at udvide EU's emissionshandelssystem til også at omfatte søtransport som led i en række EU-foranstaltninger til håndtering af emissioner fra søtransport sammen med de foranstaltninger, der er vedtaget inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). I denne forbindelse glæder Kommissionen sig over de fremskridt, som Europa-Parlamentet og Rådet siden 2019 har gjort med forslaget om ændring af forordning (EU) 2015/757<sup>9</sup> for at tage passende hensyn til det globale system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug (COM(2019) 38 final), og Kommissionen noterer sig Europa-Parlamentets plenarforsamlings støtte til at udvide EU's emissionshandelssystem (EU ETS) til at omfatte emissioner fra søtransport fra 2023. Emissioner fra søtransport bør medtages i det eksisterende emissionshandelssystem. For at sikre en gnidningsløs overgang bør der indføres en indfasningsperiode, hvor rederierne kun skal returnere kvoter for en del af deres verificerede emissioner, hvilket gradvist øges til 100 % i løbet af fire år. Da der kun vil blive tilføjet ca. 90 mio. ton CO<sub>2</sub> ved at udvide søtransport til at omfatte det eksisterende emissionshandelssystem, vil indvirkningen på tilgængeligheden af kvoter til andre sektorer, der er omfattet, forblive begrænset.

---

<sup>7</sup> Kilde: [https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en).

<sup>8</sup> Valget af 2008 som basisår for emissionsreduktionsprognoserne inden for søtransport foretages for at sikre overensstemmelse med IMO-målene, der alle er udtrykt i forhold til 2008.

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

For at tage hensyn til inddragelsen af den maritime sektor i EU's emissionshandelssystem bør forordning (EU) 2015/757 ændres, navnlig for så vidt angår indberetning af aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau og under hensyntagen til de administrerende myndigheders rolle i forhold til rederier. Disse ændringer supplerer dem, der foreslås i COM(2019) 38 final.

Som anført i klimamålplanen for 2030 er byggesektoren i øjeblikket direkte og indirekte ansvarlig for 36 % af de energirelaterede drivhusgasemissioner i EU og har et stort omkostningseffektivt potentiale til at reducere emissionerne. Mere end halvdelen af disse emissioner er allerede omfattet af det eksisterende emissionshandelssystem, navnlig levering af elektricitet til brug i bygninger og de fleste emissioner fra fjernvarme. Mange hjem opvarmes dog stadig med forældede systemer, der anvender forurenende fossile brændstoffer såsom kul og olie.

Vejtransportsektoren har også et betydeligt omkostningseffektivt reduktionspotentiale. Vejtransport står i dag for en femtedel af EU's drivhusgasemissioner og har øget sine emissioner med over 25 % siden 1990. Som allerede nævnt i meddelelsen om den europæiske grønne pagt foreslår Kommissionen at medtage byggesektoren og vejtransport i emissionshandelen. Hvis disse sektorer dækkes af emissionshandel i forbindelse med andre passende regulerings- og investeringsforanstaltninger for de pågældende sektorer, vil det give øgede og mere harmoniserede økonomiske incitamentter til at reducere emissionerne på tværs af disse sektorer i EU og øge sikkerheden for at opnå emissionsreduktioner for disse sektorer.

Handel med emissioner for bygnings- og vejtransportsektoren bør indføres gennem særskilt, men tilstødende emissionshandel. Derved undgås enhver forstyrrelse af det velfungerende emissionshandelssystem for stationære anlæg og luftfart i betragtning af de forskellige reduktionspotentialer i disse sektorer og forskellige faktorer, der påvirker efterspørgslen. En eventuel sammenlægning af de to systemer bør først vurderes efter et par års drift af den nye emissionshandel på grundlag af erfaringer. Udvidelsen til bygninger og vejtransport kræver en forudgående tilgang til regulerede enheder.

Markedsstabilitet er afgørende for, at EU ETS kan fungere korrekt og opfylde sine mål. For at sikre markedsstabiliteten blev der ved afgørelse (EU) 2015/1814<sup>10</sup> oprettet en markedsstabilitetsreserve (MSR). Den blev taget i brug i januar 2019. Formålet med markedsstabilitetsreserven er at tackle historiske ubalancer mellem udbud og efterspørgsel og gøre EU ETS mere modstandsdygtigt over for store ubalancer. Mekanismen skal bevare reguleringsmæssig stabilitet og sikre forudsigelighed på lang sigt. I henhold til afgørelsens artikel 3 skal Kommissionen tage reservens funktion op til revision senest tre år efter ibrugtagningen. Denne revision skal overvejes sammen med virkningerne for markedsstabiliteten af at øge ambitionerne for EU ETS, så de nødvendige ændringer af reserven foreslås sammen med ændringerne af EU ETS i forbindelse med dette forslag.

I den forbindelse har dette forslag som en del af "Fit for 55"-pakken følgende specifikke mål:

---

<sup>10</sup> Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 af 6. oktober 2015 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og om ændring af direktiv 2003/87/EF (EUT L 264 af 9.10.2015, s. 1).

- styrkelse af EU ETS i dets nuværende anvendelsesområde med henblik på at yde et passende bidrag til et samlet mål på mindst -55 % drivhusgasemissioner i forhold til 1990
  - sikring af fortsat effektiv beskyttelse af de sektorer, der er udsat for en betydelig risiko for kulstoflækage, samtidig med at der tilskyndes til indførelse af lavemissionsteknologier
  - håndtering af de fordelingsmæssige og sociale virkninger af denne overgang ved at revidere anvendelsen af auktionsindtægter og størrelsesordenen og funktionsmåden for mekanismerne til lavemissionsfinansiering
  - sikring af, at de andre sektorer end dem, der i øjeblikket er omfattet af EU ETS, bidrager omkostningseffektivt til de emissionsreduktioner, der er nødvendige i overensstemmelse med EU's mål og Parisaftalens forpligtelser, navnlig ved at medtage emissioner fra søtransport og emissioner fra bygninger og vejtransport i henhold til reglerne i EU ETS, samtidig med at der sikres synergier med andre politikker, der er målrettet mod disse sektorer
  - revision af overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemet for CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport for at tage hensyn til inddragelsen af søtransportsektoren i EU ETS
  - revision af markedsstabilitetsreserven i overensstemmelse med den tilsvarende retlige forpligtelse og undersøgelse af eventuelle ændringer af dens udformning, opfyldelse af de retlige mål i afgørelsen om markedsstabilitetsreserven og behandling af eventuelle spørgsmål, der måtte blive rejst i forbindelse med det øgede ambitionsniveau.
- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Alle økonomiske sektorer skal bidrage til at nedbringe drivhusgasemissionerne. Klima- og energipakken "Fit for 55" er et omfattende skridt i retning af en revision af EU-lovgivningen for at bringe den i overensstemmelse med EU's øgede klimaambitioner. Alle initiativer i pakken er tæt forbundne, og hver af dem afhænger af udformningen af de andre. Dette lovgivningsforslag supplerer forslagene i pakken og er i overensstemmelse med dem.

Sektorer uden for EU ETS er omfattet af forordningen om indsatsfordeling (ESR)<sup>11</sup>, som fastsætter et samlet mål for reduktion af drivhusgasemissioner i hele EU samt bindende årlige mål for de enkelte medlemsstater, der skal nås inden 2030. ESR dækker bl.a. vejtransport- og byggesektoren samt emissioner fra indenlandsk sejlads, som tilsammen tegner sig for ca. 50 % af ESR-emissionerne. I modsætning til EU ETS er de sektorer, der er omfattet af ESR, ikke underlagt et EU-dækkende CO<sub>2</sub>-prissignal. Ved at tilvejebringe de yderligere økonomiske incitamenter (gennem CO<sub>2</sub>-prissætning), der er nødvendige for at opnå omkostningseffektive emissionsreduktioner i bygninger og vejtransport, vil det nye emissionshandelssystem supplere ESR inden for det nuværende anvendelsesområde, som fastholder incitamenter og ansvarlighed for nationale foranstaltninger. Betydningen af

---

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på at opfylde forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).

sidstnævnte er også blevet fremført af et stort antal interessenter. Da 2030-ambitionen om emissionshandel for bygninger og vejtransport er fastsat på en måde, der er i overensstemmelse med omkostningseffektiviteten i de omfattede sektorer, er der ingen forvriddning af bidragene fra ESR-sektorer, der ikke er omfattet af EU-dækkende CO<sub>2</sub>-prissætning. Nationale foranstaltninger, der tager fat på ikke-prismæssige hindringer eller stiller alternative løsninger til rådighed, kan forbedre CO<sub>2</sub>-prissætningen.

I betragtning 4 i direktiv (EU) 2018/410 hedder det, at tiltag fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) eller Unionen bør starte fra 2023, herunder forberedende arbejde med vedtagelse og gennemførelse af en foranstaltning, der sikrer, at sektoren på behørig vis bidrager til den indsats, der er nødvendig for at nå de mål, der er vedtaget i henhold til Parisaftalen, og at alle interessenter tager behørigt hensyn hertil. Reduktion af emissioner fra søtransport er også en del af EU's reduktionsforpligtelse for hele økonomien i henhold til Parisaftalen.

Der er endnu ikke truffet passende foranstaltninger, hverken på globalt plan eller i EU, for at opnå de emissionsreduktioner, der er nødvendige fra søtransportsektoren for at være i overensstemmelse med EU's øgede ambitionsniveau på klimaområdet. På EU-plan er CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibe med en bruttotonnage på over 5000, der rejser til eller fra havne inden for EØS, blevet overvåget, rapporteret og verificeret (gennem EU's MRV-forordning om søfart)<sup>12</sup> siden 2018. På globalt plan er der indført en lovramme for nye skibes energieffektivitet, og der er for nylig blevet godkendt energieffektivitetsforanstaltninger for eksisterende skibe. IMO har også vedtaget en indledende strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe, som fastsætter et mål for reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 50 % inden 2050 i forhold til 2008-niveauerne. Selv om de seneste fremskridt i IMO hilses velkommen, er disse foranstaltninger utilstrækkelige til at dekarbonisere den internationale skibsfart i overensstemmelse med de internationale klimamål.

I lyset af denne situation forpligtede Europa-Kommissionen sig til at foreslå en vifte af EU-foranstaltninger for at øge søtransportens bidrag til EU's klimaindsats sammen med de foranstaltninger, der blev vedtaget på globalt plan inden for IMO. Ud over udvidelsen af EU's emissionshandelssystem til også at omfatte søtransport omfatter kurven af foranstaltninger navnlig FuelEU Maritime-initiativet, der har til formål at øge efterspørgslen efter og anvendelsen af vedvarende alternative transportbrændstoffer, samt et forslag om at revidere energibeskatningsdirektivet<sup>13</sup> med hensyn til den nuværende fritagelse for beskatning af brændstof, der anvendes af skibe.

På nuværende tidspunkt dækker EU ETS direkte eller indirekte ca. 30 % af bygningernes emissioner fra opvarmning. Dette hænger sammen med systemets dækning af fjernvarme og elektricitet, der anvendes til opvarmning. Hvis man medregner alle emissioner fra forbrænding af fossile brændstoffer i denne sektor og integrerer dem i EU's emissionshandel,

---

<sup>12</sup> Forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

<sup>13</sup> Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51).

vil det medføre betydelige fordele med hensyn til emissionsreduktionseffektivitet. Inden for vejtransport vil emissionshandel have den fordel, at den samler emissioner fra bilparken under loftet og samtidig tilskynder til adfærdsændringer med varige virkninger på mobilitetsløsninger gennem prissignalet. Ikke desto mindre er præstationsnormerne for CO<sub>2</sub>-emissioner for biler fortsat den vigtigste drivkraft til at sikre forsyningen af moderne og innovative rene køretøjer, herunder elbiler. Sideløbende med anvendelsen af emissionshandel på vejtransport foreslår Kommissionen at styrke CO<sub>2</sub>-standarderne for personbiler og varevogne for 2030 for at sikre en klar vej hen imod nulemissionsmobilitet. Ud over de allerede angivne mulige anvendelser af auktionsindtægter, der f.eks. omfatter fremme af færdigheder og omfordeling af arbejdskraft, kan en del af indtægterne fra emissionshandel i de nye sektorer anvendes til at håndtere de sociale virkninger af den nye emissionshandel i disse sektorer og investeres i foranstaltninger, der har til formål at fremskynde bygningsrenoveringsbølgen samt udbredelsen af nulemissionskøretøjer og udvikle den nødvendige infrastruktur såsom strategisk beliggende, smarte og intelligente genopfyldnings- og ladestationer for nulemissionskøretøjer. Støtteforanstaltninger til fremme af energieffektivitet i sårbare husholdninger eller lavindkomsthusholdninger kan også bidrage til at undgå alt for store fordelingsmæssige virkninger. Med henblik herpå fremsætter Kommissionen inden for lovgivningspakken "Fit for 55" et forslag om oprettelse af en social klimafond, der skal finansiere de relevante medlemsstaters planer for håndtering af de sociale aspekter af emissionshandelen for bygninger og vejtransport med særlig vægt på sårbare husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere. En del af det nye systems auktionsindtægter skal anvendes til finansiering af medlemsstaternes planer.

Ambitionsniveauet, emissionsloftet og forløbskurven for det nye emissionshandelssystem foreslås fastsat på en sammenhængende måde i overensstemmelse med de omkostningseffektive emissionsreduktioner fra bygninger og vejtransport som følge af en kombination af CO<sub>2</sub>-prissætning og styrkelse af de eksisterende lovgivningsmæssige rammer for disse sektorer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Den europæiske grønne pagt, dens mål om klimaneutralitet og den dobbelte grønne og digitale omstilling er en central prioritet for Den Europæiske Union. "Fit for 55"-pakken, Next Generation EU og den flerårige finansielle ramme for 2021-2027 vil bidrage til at opnå den dobbelte grønne og digitale omstilling, som Europa sigter mod. Kombinationen af disse politikker vil afhjælpe den økonomiske krise og fremskynde overgangen til en ren og bæredygtig økonomi, der forbinder klimatiltag og økonomisk vækst.

En reduktion af nettoudledningen af drivhusgasser inden 2030 i forhold til 1990 i hele økonomien med mindst 55 % kræver ikke blot ændringer i det nuværende klima, men også energipolitiske rammer. "Fit for 55"-pakken indeholder en omfattende gennemgang af klima- og energilovgivningen for at nå dette mål. Forslaget til ændring af emissionshandelssystemet er en del af dette store sæt sammenhængende politiske forslag. ETS er et centralt instrument til at hjælpe EU med at nå det øgede 2030-mål og en vellykket og retfærdig omstilling til klimaneutralitet i 2050. Dette initiativ er således knyttet til mange andre politikområder,



herunder Unionens eksterne politikker. Som et markedsbaseret EU-dækkende instrument er ETS f.eks. i overensstemmelse med EU's indre marked og styrker dette yderligere.

Den øgede innovationsfond under ETS-direktivet, som er et af EU's vigtigste instrumenter til at bringe innovative lavemissionsteknologier tættere på markedet, supplerer andre instrumenter såsom Horisont 2020 og Horisont Europa, som primært fokuserer på tidligere forskningsfaser. Den øgede moderniseringsfond under ETS-direktivet støtter investeringer i modernisering af energisektoren og energisystemer i bredere forstand, fremme af energieffektivitet og fremme af en retfærdig omstilling i kulafhængige regioner i medlemsstater med lavere indkomst. Dette supplerer andre instrumenter såsom samhørighedspolitikken og Fonden for Retfærdig Omstilling.

Overensstemmelse med andre EU-politikker sikres også gennem sammenhængen mellem konsekvensanalyserne for EU ETS og vurderingerne for den resterende del af klima-, energi- og transportrammen for 2030<sup>14</sup>, såsom komplementariteten af at udvide emissionshandelen med direktivet om energieffektivitet<sup>15</sup>, og med andre foranstaltninger, der præsenteres som en del af viften af foranstaltninger til håndtering af drivhusgasemissioner fra søtransport. Der anvendes et fælles referencescenarie og et fælles kernepolitisk scenario med andre initiativer i "Fit for 55"-pakken. Disse scenarier tager hensyn til alle relevante EU-tiltag og -politikker.

Yderligere administrative omkostninger i forbindelse med udvidelsen til vejtransport og bygninger forventes at blive begrænset ved, hvor det er muligt, at anvende eksisterende strukturer, der anvendes til energibeskatningsdirektivet og til energispareforpligtelser i henhold til energieffektivitetsdirektivet. Yderligere energibesparelser vil til gengæld blive øget gennem det nye emissionshandelssystem med dets potentielle forbindelse til energibesparelser i henhold til artikel 7 i direktivet om energieffektivitet.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 192 i TEUF. I overensstemmelse med artikel 191 og artikel 192, stk. 1, i TEUF skal Den Europæiske Union bidrage til forfølgelse af bl.a. følgende mål: bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten fremme på internationalt plan af

---

<sup>14</sup>

Navnlig ESR, Forordningen om arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug (LULUCF), præstationsnormerne for CO<sub>2</sub>-emissioner fra biler og varevogne, direktivet om vedvarende energi (REDII), energieffektivitetsdirektivet (EED) samt på et senere tidspunkt direktivet om bygningers energimæssige ydeevne. Andre relevante initiativer omfatter revisionen af energibeskatningsdirektivet, handlingsplanen for nulforurening og revisionen af direktivet om industrielle emissioner, initiativer vedrørende mobilitet, såsom initiativer vedrørende transportbrændstoffer (FuelEU Maritime-initiativet og ReFuelEU Aviation-initiativet) og et forslag til en CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM).

<sup>15</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1).

foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

EU ETS-direktivet er en eksisterende EU-retsakt, der blev vedtaget i 2003. I overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i TEUF, kan målene for dette forslag om ændring af EU ETS-direktivet kun nås gennem en retsakt på EU-plan.

Ligeledes er Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve til EU ETS en eksisterende EU-foranstaltning. En ændring heraf, som det er tilfældet i dette forslag, kan ikke gennemføres på nationalt eller lokalt plan, men kræver handling på EU-plan.

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, og EU's indsats kan effektivt supplere og styrke den globale, regionale, nationale og lokale indsats. En forhøjelse af 2030-målet for reduktion af drivhusgasemissioner i EU vil påvirke mange sektorer i hele EU's økonomi, og en koordineret indsats på EU-plan er derfor absolut nødvendig og har en langt større chance for at føre til den nødvendige omstilling og fungere som en stærk drivkraft for omkostningseffektive forandringer og konvergens i opadgående retning. Desuden har mange af elementerne i dette forslag en vigtig dimension for det indre marked, navnlig mulighederne i forbindelse med beskyttelse mod kulstoflækage og mekanismerne til lavemissionsfinansiering.

Som et kulstofmarked tilskynder EU ETS til at gennemføre emissionsreduktioner ved hjælp af de mest omkostningseffektive løsninger først på tværs af de aktiviteter, som den dækker, og opnår større effektivitet i kraft af sin størrelse. Gennemførelse af en lignende foranstaltning på nationalt plan ville føre til mindre, fragmenterede kulstofmarkeder, risiko for konkurrenceforvridning og sandsynligvis føre til højere samlede reduktionsomkostninger. Den samme logik gælder for udvidelsen af CO<sub>2</sub>-prissætning til nye sektorer.

Søtransportsektorens grænseoverskridende dimension kræver en koordineret indsats på europæisk plan. EU's indsats kan også inspirere og bane vejen for en bredere indsats, f.eks. med hensyn til søtransport inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og i tredjelande.

- **Proportionalitetsprincippet**

Som anført i afsnit 3 og 7 i den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag, er forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene om at gennemføre EU's mål for reduktion af drivhusgasemissioner for 2030 på en omkostningseffektiv måde og samtidig sikre et velfungerende indre marked.

Det Europæiske Råd har godkendt en samlet reduktion af drivhusgasemissionerne i hele økonomien og i EU på mindst 55 % i forhold til 1990-niveauet frem til 2030. Dette forslag

dækker en stor del af disse drivhusgasemissioner og reviderer EU ETS-direktivet for at nå dette mål.

- **Valg af retsakt**

Målene med dette forslag kan bedst nås ved hjælp af et direktiv. Dette er det mest hensigtsmæssige retlige instrument til at foretage ændringer i det eksisterende ETS-direktiv (direktiv 2003/87/EF).

Et direktiv kræver, at medlemsstaterne når målene og gennemfører foranstaltningerne i deres nationale materielle og processuelle retssystemer. Denne metode giver medlemsstaterne mere frihed, når de skal gennemføre en EU-foranstaltning end en forordning, da medlemsstaterne stadig kan vælge de bedst egnede midler til at gennemføre de foranstaltninger, der foreslås i direktivet. Dette giver medlemsstaterne mulighed for at sikre, at de ændrede regler er i overensstemmelse med deres eksisterende materielle og proceduremæssige retlige rammer til gennemførelse af EU ETS, navnlig ved at regulere godkendelser af anlæg samt ved hjælp af håndhævelsesforanstaltninger og sanktioner.

Et direktiv er også det rette instrument til at ændre afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve, fordi revisionen af dette retsinstrument er tæt forbundet med virkningerne på markedsstabiliteten af de øgede ambitioner i EU ETS.

Dette direktiv er også det rette instrument til ændring af forordning (EU) nr. 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport, fordi dette direktiv medtager CO<sub>2</sub>-emissioner fra visse søtransportaktiviteter i EU ETS baseret på emissionsdata fra forordning (EU) 2015/757.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Der var ingen efterfølgende evaluering eller kvalitetskontrol i forbindelse med dette forslag på grund af den tidlige fase af gennemførelsen af den nuværende ETS-lovgivning, som trådte i kraft i 2021 som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410<sup>16</sup>. Der forelå derfor begrænsede data til brug for en evaluering.

- **Høringer af interesserede parter**

På forskellige trin i udarbejdelsen af dette forslag deltog medlemsstaterne, repræsentanter for industrien fra den private sektor, ikke-statslige organisationer, forskningsinstitutioner og akademiske institutioner, fagforeninger og borgere.

---

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

Revisionen af EU ETS bygger på feedback om klimamålplanen for 2030 og de indbyrdes forbindelser mellem EU ETS og de parallelle politikker og de bredere mål i den europæiske grønne pagt. Hovedformålet med høringerne om revisionen af EU ETS var at indhente interessenternes synspunkter om styrkelsen af det eksisterende EU ETS, udvidelsen af EU ETS til at omfatte nye sektorer (søtransport samt bygninger, vejtransport eller al forbrænding af fossile brændstoffer) og revisionen af markedsstabilitetsreserven. Høringen søgte også input til, hvordan man tackler risikoen for kulstoflækage, brugen af indtægter og støttemekanismer for lave kulstofemissioner.

Kommissionen opfordrede først til feedback om en indledende konsekvensanalyse, der skitserede de indledende overvejelser og politiske løsningsmodeller i forbindelse med revisionen<sup>17</sup>. Kommissionen afholdt derefter en offentlig onlinehøring med et spørgeskema for hvert af forslagene i "Fit for 55"-pakken og modtog næsten 500 svar<sup>18</sup>. For at støtte initiativet vedrørende CO<sub>2</sub>-priser for søtransport blev der gennemført en målrettet interessentundersøgelse ledsaget af et målrettet interviewprogram<sup>19</sup>. Desuden afholdt Kommissionen (virtuelle) bilaterale og multilaterale interessentmøder, herunder med repræsentanter for industrien på tværs af forskellige sektorer, fagforeninger, ikkestatslige organisationer og medlemsstater og deltog i virtuelle konferencer. Endelig pålagde Kommissionen en kontrahent at afholde to ekspertseminarer<sup>20</sup> om revisionen af markedsstabilitetsreserven.

Resultaterne af høringsaktiviteterne er beskrevet i den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag, og der er i det omfang, det er muligt, taget hensyn til resultaterne af dette forslag.

Generelt viste de offentlige høringer, at der er bred tilslutning til EU ETS som et politisk instrument.

Mange interessenter støtter styrkelsen af det eksisterende EU ETS for at øge ambitionsniveauet i overensstemmelse med det nye 2030-mål og baseret på overvejelser om omkostningseffektivitet. Kun nogle få respondenter fra den private sektor og fra civilsamfundet argumenterede for henholdsvis et lavere eller højere bidrag sammenlignet med princippet om omkostningseffektivitet. For at opnå det styrkede ambitionsniveau fandt interessenterne generelt tilpasningen af den lineære reduktionsfaktor vigtig, mens nogle interessenter også fremhævede betydningen af en kombination med en engangsreduktion af kvotemængden, som det fremgår af dette forslag.

---

<sup>17</sup> Den indledende konsekvensanalyse var åben for feedback fra den 29. oktober 2020 til den 26. november 2020 og modtog ca. 250 bidrag. Resultatet kan findes på følgende websted: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System>.

<sup>18</sup> Den var åben i 12 uger fra den 13. november 2020 til den 5. februar 2021. Resultatet kan findes på følgende websted: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation>.

<sup>19</sup> Interessentundersøgelsen løb fra december 2020 til februar 2021 og det målrettede interviewprogram fra januar 2021 til februar 2021.

<sup>20</sup> [https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve\\_en](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](https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en).

Med hensyn til gratis tildeling og risikoen for kulstoflækage går et stort flertal af interessenterne ind for at ændre den nuværende ramme for kulstoflækage, mens nogle interessenter i industrien ønsker at bevare den nuværende ramme for kulstoflækage uden ændringer. Udtalelserne om de specifikke ændringsmuligheder er blandede, og indførelsen af andre foranstaltninger for yderligere at tilskynde til reduktion af drivhusgasemissioner modtog den største støtte. Forslaget indeholder sådanne incitamentter ved at gøre gratis tildeling betinget af investeringer i teknikker til at øge energieffektiviteten. Ændringen af benchmarkværdierne for at sikre en hurtigere integration af innovation og teknologiske fremskridt fik støtte fra en bred vifte af interessenter med undtagelse af visse dele af den private sektor. Forslaget omfatter denne tilgang, da det anses for at give en mere retfærdig og gennemsigtig fordeling af gratis kvoter end en større nedskæring for alle sektorer ved hjælp af den tværsektorielle korrektionsfaktor.

For så vidt angår anvendelsen af auktionsindtægter afspejler forslaget det synspunkt, som mange interessenter har givet udtryk for, nemlig at der er behov for strengere regler for at sikre, at medlemsstaterne bruger deres EU ETS-auktionsindtægter i overensstemmelse med klimamålene.

Med hensyn til mekanismer til lavemissionsfinansiering glæder interessenterne sig generelt over en forøgelse af innovationsfondens størrelse samt indførelsen af yderligere støtteinstrumenter såsom CO<sub>2</sub>-differencekontrakter. Dette afspejles på behørig vis i forslaget ved at øge innovationsfondens størrelse og udvide dens anvendelsesområde.

Med hensyn til moderniseringsfonden støtter et flertal af interessenter, navnlig fra civilsamfundet og dele af den private sektor, en forhøjelse af moderniseringsfonden som afspejlet i dette forslag. Interessenterne støtter generelt strømliningen af de typer investeringer, der kan finansieres af moderniseringsfonden, og styrker moderniseringsfondens sammenhæng med den europæiske grønne pagt. Forslaget bidrager til at nå dette mål ved at fjerne undtagelsen for finansiering af fjernvarme fra fossilt brændsel i visse medlemsstater.

Markedsstabilitetsreserven (MSR) har bred opbakning på tværs af interessentgrupper. Der er imidlertid ikke enighed om, hvilke ændringer der bør foretages i parametrene. Civilsamfundet udtrykte mere støtte til en styrkelse af parametrene for markedsstabilitetsreserven end den private sektor. Der var støtte til at opretholde reglen om ugyldiggørelse, enten uforbeholdent eller med en ændring, mens nogle interessenter foreslog, at ugyldiggørelsesreglen afskaffes. På ekspertseminarerne mente nogle interessenter, at der var behov for en variabel tilførselsrate for at undgå store tærskel-effekter og hyppigere revisioner. Forslaget skaber balance mellem behovet for at sikre en reduktion af markedsoverskuddet inden for en rimelig tidshorisont, mekanismens forudsigelighed samt dens kompleksitet. Desuden svarer forslaget om at medtage luftfartskvoter og -emissioner i beregningen af overskuddet til den foretrukne løsning blandt de fleste interessenter.

Med hensyn til søtransport anførte langt størstedelen af de interessenter, der deltog i den målrettede undersøgelse, at den maritime sektor burde bidrage mere til klimaindsatsen, end den gør i øjeblikket. Udvidelsen af EU's nuværende emissionshandelssystem til også at omfatte søtransport er den foretrukne løsning for CO<sub>2</sub>-priser, som de interesserede parter har

givet udtryk for ud fra de foreslåede løsningsmodeller, mens skibsfartssektoren understregede betydningen af foranstaltninger på internationalt plan. Forslaget tager hensyn til de synspunkter, som interessenterne har givet udtryk for, idet det dækker emissioner fra sejlads inden for EU og halvdelen af emissionerne fra sejlads uden for EU og omfatter en revisionsklausul i forbindelse med arbejdet i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) hen imod globale markedsbaserede foranstaltninger. Dette er en af de fem tilgange, der stadig er under overvejelse i forbindelse med De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC).

Med hensyn til vejtransport- og byggesektoren er flere interessenter, herunder arbejdsmarkedets parter fra både arbejdsgiver- og arbejdstagersiden, generelt skeptiske over for en udvidelse af emissionshandelen til disse sektorer. Blandt de fremlagte løsningsmodeller er den foretrukne løsningsmodel for en lang række interessenter at starte med et særskilt selvstændigt system som afspejlet i dette forslag. Der er delte meninger om, hvorvidt revisionen af EU's emissionshandelssystem allerede bør afgøre, hvornår og hvordan handel med emissioner for vejtransport- og byggesektoren gradvist kan integreres i det eksisterende EU ETS. Ikke-statslige organisationer pegede navnlig på de risici, der er forbundet med en sammenkobling af de to systemer. Forslaget tager behørigt hensyn til sådanne betænkeligheder ved at foreslå en særskilt, men tilstødende emissionshandel og en revisionsklausul.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Dette forslag bygger på den dokumentation, der er indsamlet i konsekvensanalysen for den tidligere revision af EU's emissionshandelssystem, der blev afsluttet i 2018, konsekvensanalysen, der ledsager klimamålplanen for 2030<sup>21</sup>, en analyse, der er gennemført til støtte for Kommissionens europæiske strategiske og langsigtede vision for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi<sup>22</sup>, og relevant dokumentation, der er indsamlet i forbindelse med andre sideløbende initiativer under den grønne pagt, samt tidligere undersøgelser vedrørende drivhusgasemissioner fra søfart, vejtransport og bygninger. Den bygger på emissionsdata og erfaringer fra gennemførelsen af EU's overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer.

Ligesom andre forslag og konsekvensanalyser af "Fit for 55"-politikpakken gør dette forslag også brug af en samling af integrerede modelværktøjer, der dækker alle drivhusgasemissioner i EU's økonomi. Disse værktøjer anvendes til at udarbejde en række kernescenarier, der afspejler selvkonsekvente politiske pakker, der er i overensstemmelse med det øgede klimamål for 2030, og som bygger på de scenarier, der er udviklet i forbindelse med klimamålplanen for 2030.

---

<sup>21</sup> SWD(2020) 176.

<sup>22</sup> Europa-Kommissionen: Dybdgående analyse til støtte for Kommissionens meddelelse COM(2018) 773 En ren planet for alle — En europæisk langsigtet strategisk vision for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi, Bruxelles, den 28. november 2018.

Scenarierne er baseret på det ajourførte EU-referencescenario<sup>23</sup>, en fremskrivning af udviklingen i EU's og medlemsstaternes energisystemer og drivhusgasemissioner under den nuværende politiske ramme, som omfatter covid-19-virkninger. Disse scenarier blev udarbejdet ved hjælp af en kontrakt med E3M-laboratoriet, Athens Nationale Tekniske Universitet, og de detaljerede modelleringsresultater offentliggøres sammen med forslagene.

Desuden baserer Kommissionen sig på den voksende mængde peerevaluerede empiriske undersøgelser af EU ETS og gør brug af flere støttekontrakter. Blandt støttekontrakterne gennemførte Vivid Economics en undersøgelse for at støtte Europa-Kommissionen i revisionen af markedsstabilitetsreserven<sup>24</sup>. Med hensyn til bestemmelserne om kulstoflækage blev der udført støttearbejde af Öko-Institut, Trinomics, Ricardo og Adelphi.

Endvidere gennemførte et undersøgelseshold ledet af Ricardo en undersøgelse af EU ETS for søtransport og mulige alternative muligheder eller kombinationer med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne<sup>25</sup>.

- **Konsekvensanalyse**

Det foreslåede direktiv ledsages af en konsekvensanalyse, der bygger på resultaterne af den omfattende konsekvensanalyse af klimamålplanen for 2030<sup>26</sup>. Dette udgjorde det analytiske grundlag for fastsættelsen af målet om en reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990. Et resumé og en positiv udtalelse fra tilsynsrådet om konsekvensanalysen offentliggøres også. Konsekvensanalysen er baseret på integrerede modelscenarier, der afspejler samspillet mellem forskellige politiske instrumenter vedrørende økonomiske aktører, med henblik på at sikre komplementaritet, sammenhæng og effektivitet med hensyn til at nå klimaambitionen for 2030. Dette suppleres af tilgængelige data og specifikke analytiske værktøjer til håndtering af specifikke politikudformningsspørgsmål.

Konsekvensanalysen analyserer tre typer problemer. For det første dem, der er forbundet med behovet for at styrke det eksisterende EU ETS på en måde, der svarer til det øgede mål for reduktion af nettodrivhusgasemissioner inden 2030 på mindst -55 % i forhold til 1990, samtidig med at ubalancer mellem udbud og efterspørgsel undgås. For det andet behovet for at sikre, at visse sektorer bidrager tilstrækkeligt til at nå det forhøjede mål. Endelig er der behov for øgede investeringer og større kapacitet til at håndtere fordelingen af virkningerne af emissionsreducerende foranstaltninger, mens midlerne fortsat er begrænsede.

For så vidt angår styrkelsen af det eksisterende EU ETS med henblik på at øge ambitionsniveauet i overensstemmelse med netto-målet for 2030 på mindst -55 %, vil enhver

---

<sup>23</sup> Modelbaserede fremskrivninger af tendenserne for energi-, transport- og drivhusgasemissioner frem til 2050 baseret på konsekvente antagelser på tværs af EU's, medlemsstaternes og EU's politikker og medlemsstaternes specifikke karakteristika, og på grundlag af høring af medlemsstaternes eksperter.

<sup>24</sup> Vivid Economics, (2021) — "Review of the EU ETS' Market Stability Reserve", rapport udarbejdet for GD CLIMA, kommende offentliggørelse.

<sup>25</sup> Ricardo, E3 Modelling and Trinomics, (2021) — "Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reducing greenhouse emissions", kommende offentliggørelse.

<sup>26</sup> SWD(2020) 176.

af løsningspakkerne være effektiv og virkningsfuld med hensyn til at nå 2030-målet. Konsekvensanalysen konkluderede også, at der er behov for en mere målrettet tilgang til gratis tildeling, hvor den stadig finder anvendelse, i form af styrkede benchmarks og konditionalitet for dekarboniseringsindsatsen for at tilskynde til anvendelse af lavemissionsteknologier.

Med hensyn til markedsstabilitetsreserven viste konsekvensanalysen bl.a., at tilførslen for at sikre, at EU ETS fungerer godt, bør fastholdes på 24 % frem til 2030 og tilpasses for at fjerne den uønskede "tærskel-effekt". Denne tærskel-effekt opstår, når det samlede antal kvoter i omsætning (TNAC) ligger meget tæt på den øvre tærskel på 833 mio., som bestemmer tilførslen af kvoter i markedsstabilitetsreserven. I så fald kan en kvote, der er mere eller mindre i TNAC, udløse den fulde tilførselsmængde på 200 mio. kvoter eller intet, afhængigt af om TNAC ligger over eller under tærsklen. Usikkerhed om, hvorvidt dette sker eller ej, kan skabe prisudsving på markedet og øge risikoen for markedsmisbrug.

For at udvide den klimapolitiske ramme til også at omfatte søtransport blev fire hovedmuligheder og forskellige geografiske områder analyseret. Den foretrukne løsning er at integrere søtransportsektoren i EU's nuværende emissionshandelssystem.

Konsekvensanalysen så på at etablere emissionshandel for vejtransport og bygninger eller al forbrænding af fossile brændstoffer som en ny selvstændig emissionshandel som en hovedmulighed. Begge løsningsmodeller vil give yderligere økonomiske incitament og via loftet sikre, at der opnås samme relative emissionsreduktion i de berørte sektorer på 43 % senest i 2030 sammenlignet med 2005. Inddragelse af bygninger og vejtransport i anvendelsesområdet for et yderligere emissionshandelssystem i modsætning til alle sektorer, der forbruger fossile brændstoffer i øjeblikket uden for ETS, har klare fordele med hensyn til økonomisk effektivitet, navnlig fordi det vil forhindre, at der skabes en ny ordning for beskyttelse mod kulstoflækage for den del af de mindre industrivirksomheder, som har brug for en sådan ordning, men vil blive pålagt en byrde, der sandsynligvis ikke står i forhold til fordelene herved.

- **Målrettet regulering og forenkling**

EU ETS-lovgivningen har konsekvent fremmet tilgange til at minimere regelbyrden for både erhvervsdrivende og forvaltninger. Størstedelen af anlæggene under EU ETS er inden for energiintensive industrier med markedsstrukturer, der er præget af store virksomheder, men forslaget omfatter også små emittenter, som kan være ejet af SMV'er eller mikrovirksomheder. Ud over de eksisterende regler, der letter den administrative byrde og omkostningerne ved overvågning og rapportering af emissioner, har anlæg med lave emissioner navnlig mulighed for, at medlemsstaterne kan udelukke dem fra EU ETS, hvis de er underlagt nationale foranstaltninger, der fører til et tilsvarende bidrag til emissionsreduktioner.

I overensstemmelse med Kommissionens forpligtelse til bedre lovgivning er dette forslag blevet udarbejdet på en inklusiv måde, baseret på fuld gennemsigtighed og løbende inddragelse af interessenterne, idet der er lyttet til ekstern feedback og taget hensyn til ekstern



kontrol for at sikre, at der er den rette balance i forslaget (se også afsnittet om indhentning og brug af ekspertbistand).

Den påtænkte udvidelse til søtransport vil bygge på eksisterende overvågnings-, rapporterings- og verifikationsmekanismer (MRV), som undtager små skibe, og som vil skulle ændres med henblik på at gøre dem egnede til emissionshandel. Opretholdelse af et enkelt MRV-system vil holde indsatsen for at overholde reglerne og den administrative byrde for rederier mindre, end hvis der var flere systemer. Den nye EU ETS for andre sektorer vil finde anvendelse i tidligere led på grundlag af eksisterende bestemmelser om afgiftsoplæg eller brændstofleverandører.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, der er anerkendt i navnlig Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder. Det bidrager navnlig til målet om et højt miljøbeskyttelsesniveau i overensstemmelse med princippet om bæredygtig udvikling som fastsat i chartrets artikel 37<sup>27</sup>.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

EU ETS genererer betydelige indtægter. På nuværende tidspunkt tilfalder de fleste af disse auktionsindtægter medlemsstaterne.

Tilpasninger af EU's budgetramme vil blive forelagt af Kommissionen som led i den kommende pakke om egne indtægter, herunder et forslag om ændring af den flerårige finansielle ramme. Medlemsstaternes nationale budgetter vil drage fordel af udvidelsen af anvendelsesområdet for EU ETS til søtransport og af den nye emissionshandel for vejtransport og bygninger.

Den sikre drift af EU-registret finansieres over Unionens budget. Udvidelsen af anvendelsesområdet for EU ETS til også at omfatte søtransport og det nye EU ETS for vejtransport og bygninger vil kræve yderligere ressourcer til sikker drift af EU-registret som specificeret i den finansieringsoversigt, der ledsager dette forslag. Disse ressourcer vil blive stillet til rådighed gennem omfordeling i lyset af de budgetmæssige og personalemæssige begrænsninger for den europæiske offentlige forvaltning under den nuværende flerårige finansielle ramme, mens de dermed forbundne aktionsudgifter vil blive finansieret via LIFE-programmet. IT-udviklings- og indkøbsvalg vil blive gennemført i overensstemmelse med meddelelsen om retningslinjer for finansiering af informationsteknologi og cybersikkerhed af 10. september 2020<sup>28</sup>, som omfatter forhåndsgodkendelse fra Europa-Kommissionens Udvalg for Informationsteknologi og Cybersikkerhed af visse IT-udgifter.

---

<sup>27</sup> EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

<sup>28</sup> C(2020) 6126.

## 5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil fortsat overvåge og evaluere, hvordan EU ETS fungerer, i sin årlige rapport om kulstofmarkedet, jf. artikel 10, stk. 5, i ETS-direktivet. Dette omfatter også virkningerne af den igangværende revision af EU ETS. Kommissionens årlige rapport om kulstofmarkedet og medlemsstaternes årlige rapport finder også anvendelse på de sektorer, som emissionshandelen udvides til. De overvågnings-, rapporterings- og verifikationsdata, der opnås gennem reguleringen af de nye sektorer, vil være en vigtig informationskilde for Kommissionen til evaluering af fremskridtene i de berørte sektorer.

Overvågnings-, rapporterings- og verifikationsreglerne for skibsfart bør følge reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 som ændret ved forslag COM(2019) 38 final og nærværende forslag.

Desuden er der i den nuværende artikel 21 i selve direktivet fastsat en evaluering af fremskridtene med hensyn til anvendelsen af ETS-direktivet<sup>29</sup>.

Initiativet bygger på processen baseret på integrerede nationale energi- og klimaplaner og den solide ramme for gennemsigtighed for drivhusgasemissioner og andre klimaoplysninger, der er indeholdt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1999<sup>30</sup>. Kommissionen vil bl.a. anvende de oplysninger, der forelægges og rapporteres af medlemsstaterne i henhold til forordningen om forvaltning, som grundlag for sin regelmæssige vurdering af fremskridtene. Bestemmelserne om rapportering om anvendelsen af auktionsindtægter, der genereres i henhold til dette direktiv, er også fastsat i forordning (EU) 2018/1999. Virkningerne af ændringerne i dette direktiv skal analyseres og kan kræve en efterfølgende ændring af forordningen for at sikre sammenhæng mellem de to retsakter.

Yderligere oplysninger om overvågning og evaluering findes i afsnit 9 i den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

### **De vigtigste elementer i ETS-direktivet, som ændres, er følgende:**

*Søtransport (artikel 3, artikel 3g til 3ge og artikel 16)*

---

<sup>29</sup> I henhold til denne artikel skal medlemsstaterne forelægge Kommissionen en årsrapport, hvori der lægges særlig vægt på spørgsmål, herunder tildeling af kvoter, driften af registret, anvendelsen af overvågning og rapportering, verifikation og akkreditering samt spørgsmål vedrørende overholdelse.

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

Forslaget udvider anvendelsesområdet for EU's emissionshandelssystem til også at omfatte søtransport. Med henblik herpå ændrer forslaget definitionen af "emissioner" i artikel 3, litra b), således at det omfatter emissioner fra skibe, der udfører søtransport, udvider direktivets kapitel II til at omfatte "luftfart og søtransport" og tilføjer søtransport som en ny aktivitet i bilag I. Desuden indeholder det nye definitioner af "rederi" og "administrativ myndighed for så vidt angår rederier" i henholdsvis artikel 3, litra v), og artikel 3, litra w). For at udvide kapitel II til også at omfatte søtransport indsættes artikel 3g til 3ge.

Udvidelsen af EU's emissionshandelssystem til også at omfatte søtransport finder anvendelse på emissioner fra sejlads inden for EU, halvdelen af emissionerne fra sejlads uden for EU og emissioner, der finder sted ved kaj i en EU-havn. De samme regler, som gælder for andre sektorer, der er omfattet af EU ETS, bør gælde for søtransport med hensyn til auktionering, overførsel, returnering og annullering af kvoter, sanktioner og registre (artikel 16). Forpligtelsen til at returnere kvoter i søtransportsektoren indføres gradvist i perioden 2023-2025, idet rederierne skal returnere 100 % af deres verificerede emissioner fra 2026 (artikel 3ga). I overensstemmelse med denne indfasning bør den mængde kvoter, der ikke returneres, annulleres, i det omfang der returneres færre kvoter for verificerede emissioner til søtransport i de pågældende år. Overvågnings- og rapporteringsreglerne samt kontrol- og akkrediteringsreglerne i forordning (EU) 2015/757, som ændret, finder anvendelse (artikel 3gb og 3gc). Ud over de generelle EU-regler om sanktioner kan der udstedes udvisningsafgørelser mod skibe under ansvar af et rederi, der ikke har returneret kvoter i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, således at skibe under dens ansvar kan tilbageholdes af flagmedlemsstaten og nægtes adgang til en havn under en anden medlemsstats jurisdiktion (artikel 16, stk. 11a). Hvert rederi, der er omfattet af anvendelsesområdet for EU ETS, tildeles en medlemsstat — den administrerende myndighed — med henblik på administration i henhold til direktivet. Den administrerende myndighed fastlægges på grundlag af det sted, hvor rederiet er registreret. Hvis rederiet ikke er registreret i en medlemsstat, henføres det til den medlemsstat, hvor det havde det største antal havneanløb i de to foregående overvågningsår. Fra 2024 skal Kommissionen offentliggøre og regelmæssigt ajourføre en liste over rederier, der er omfattet af direktivet, og deres respektive forvaltningsmyndighed (artikel 3gd). De administrerende myndigheder kan anmode Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) om bistand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til dette direktiv, navnlig med hensyn til godkendelse af overvågningsplaner og verifikation af emissioner (artikel 18b). På grund af agenturets erfaringer med gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757 og dets IT-værktøjer kan EMSA yderligere bistå de administrerende myndigheder med at gennemføre direktivet, f.eks. ved at lette udvekslingen af oplysninger eller ved at udarbejde retningslinjer og kriterier. Der er indsat en rapporterings- og revisionsklausul (artikel 3ge) for at overvåge gennemførelsen af dette kapitel og tage hensyn til den relevante udvikling i Den Internationale Søfartsorganisation.

#### *Lineær reduktionsfaktor og reduktion af engangsloftet (artikel 9)*

Den lineære reduktionsfaktor ændres til 4,2 % fra året efter ikrafttrædelsen af dette direktiv om ændring af ETS-direktivet. Den øgede lineære reduktionsfaktor kombineres med en

engangsnedjustering af loftet, så den nye lineære reduktionsfaktor har samme virkning, som hvis den ville have været anvendt fra 2021. Dette sikrer, at den samlede kvotemængde ("loftet") vil falde i et højere årligt tempo, hvilket vil resultere i en samlet emissionsreduktion for sektorer under EU ETS på 61 % senest i 2030 sammenlignet med 2005. Desuden forhøjes loftet fra året efter dette direktivs ikrafttræden med en kvotemængde svarende til de emissioner fra søtransport, der skal indgå i EU ETS, og som udledes af data fra EU's MRV-system for søtransport for 2018 og 2019, og fra 2021 justeret med den lineære reduktionsfaktor.

#### *Anvendelse af auktionsindtægter (artikel 10)*

For at imødekomme de øgede behov for lavemissionsinvesteringer ændres bestemmelsen om anvendelse af auktionsindtægter, således at medlemsstaterne skal anvende alle indtægterne, i det omfang de ikke tilskrives Unionens budget, til klimarelaterede formål, herunder til at støtte bæredygtige renovering af lavindkomsthusholdninger. Kommissionen vil fremlægge justeringer af EU's budgetramme som led i den kommende pakke om egne indtægter, herunder et forslag om ændring af den flerårige finansielle ramme.

For at imødegå de fordelingsmæssige og sociale virkninger af omstillingen indeholder forslaget desuden bestemmelser om auktionering af yderligere 2,5 % af loftet til finansiering af energiomstillingen i medlemsstater med et BNP pr. indbygger på under 65 % af EU-gennemsnittet i 2016-2018 gennem moderniseringsfonden.

#### *Strengere benchmarktilgang og fastsættelse af betingelser for gratisfordeling (artikel 10a, stk. 1)*

For at mindske muligheden for at anvende den tværsektorielle korrektionsfaktor efter tilpasningen af loftet foreslås det at ajourføre benchmarkene for at følge emissionsreduktionerne i sektorer og delsektorer tættere ved at øge den maksimale opdateringssats til 2,5 % pr. år fra 2026 i stedet for de nuværende 1,6 %. Denne tilgang anses for at give en mere retfærdig og gennemsigtig fordeling af gratis kvoter sammenlignet med en større nedskæring for alle sektorer via den tværsektorielle korrektionsfaktor.

Desuden gøres gratis tildeling betinget af dekarboniseringsbestrebelse for at tilskynde til indførelse af lavemissionsteknologier. Anlæg, der er omfattet af forpligtelsen til at foretage energisyn i henhold til den nuværende artikel 8, stk. 4, i energieffektivitetsdirektivet, skal gennemføre anbefalingerne i synsrapporten eller påvise gennemførelsen af andre foranstaltninger, der fører til reduktioner af drivhusgasemissionerne svarende til dem, der anbefales i synsrapporten. Ellers vil de få reduceret deres gratis tildeling. I overensstemmelse med artikel 8, stk. 4, i det nuværende energieffektivitetsdirektiv er SMV'er ikke omfattet af energisyn. Endvidere er virksomheder, der ikke er SMV'er, og som gennemfører et energi- eller miljøledelsessystem, i henhold til energieffektivitetsdirektivets artikel 8, stk. 6, undtaget fra energisynskravet. De regler, der fastsætter fritagelsen for at udføre energisyn, foreslås ændret i det reviderede energieffektivitetsdirektiv, fra fritagelse af SMV'er til en undtagelse baseret på energiforbrug. En sådan undtagelsesregel vil også være hensigtsmæssig i forbindelse med konditionalitet i forbindelse med gratisfordeling.

### *CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsforanstaltninger (artikel 10a, stk. 1)*

En CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM) er en alternativ foranstaltning til mindskelse af risikoen for kulstoflækage. Sektorer og delsektorer, der er omfattet af denne foranstaltning, bør derfor ikke modtage gratistildeling. Der er fastsat en overgangsperiode for at give producenter, importører og forhandlere mulighed for at tilpasse sig den nye ordning med en gradvis reduktion af gratistildelingen, efterhånden som CBAM indføres. Der er også fastsat regler for beregning af det endelige beløb, der skal fratrækkes den gratis tildeling, der skal auktioneres.

### *CO<sub>2</sub>-differencekontrakter og forhøjelse af innovationsfonden (artikel 10a, stk. 8)*

CO<sub>2</sub>-differencekontrakter er et vigtigt element til at udløse emissionsreduktioner i industrien og giver EU mulighed for at garantere investorer i innovative klimavenlige teknologier en fast pris, der belønner CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner over de nuværende prisniveauer i EU ETS. Innovationsfondens anvendelsesområde udvides, så den kan yde støtte til projekter gennem konkurrencebaserede udbudsmekanismer såsom CO<sub>2</sub>-differencekontrakter. Desuden øges innovationsfonden med 50 mio. kvoter, der stammer fra de kvoter, der er til rådighed til gratistildeling og auktionering, som det er tilfældet med fondens nuværende tildeling. Som følge heraf vil 40 mio. kvoter stamme fra de kvoter, der er til rådighed til gratistildeling, og 10 mio. kvoter fra de kvoter, der skal auktioneres.

### *Moderniseringsfonden (artikel 10d)*

Dette forslag tilpasser moderniseringsfonden til Unionens nye klimamål ved at kræve, at investeringer er i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt og den europæiske klimalov, og ved at fjerne støtte til investeringer i forbindelse med alle fossile brændstoffer, og ikke kun faste fossile brændstoffer, som det er tilfældet i øjeblikket. Hertil kommer, at forslaget: forhøjer den procentdel af fonden, der skal investeres i prioriterede investeringer, lægger større vægt på investeringer i vedvarende energikilder og energieffektivitet i transport, bygninger, affald og landbrug, sigter mod energieffektivitet som et prioriteret område på efterspørgselssiden, herunder industrien udtrykkeligt som støtteberettiget sektor, og omfatter støtte til husholdninger med henblik på at bekæmpe energifattigdom.

### *Kulstofopsamling og -udnyttelse (stk. 3, litra b), og artikel 12, stk. 3b)*

Den øgede klimaambition vil tilskynde til, at alle teknologiske løsninger anvendes til at reducere emissioner, herunder opsamling og udnyttelse af kulstof. Som følge heraf fastsættes det i forslaget, at der ikke opstår returneringsforpligtelser for emissioner af CO<sub>2</sub>, der ender som permanent kemisk bundet i et produkt, således at de ikke kommer ud i atmosfæren ved normal brug.

*Fjernelse af hindringer for innovative lavemissionsteknologier ved at ændre anvendelsesområdet og benchmarks for EU ETS (artikel 2, artikel 10a og bilag I)*

EU ETS' regler for gratistildeling ændres for bedre at støtte dekarboniseringen af energiintensive industrier gennem indførelse af banebrydende teknologier.

Effektive teknologier lige under benchmarkniveauet tildeles flere gratis kvoter, end de udleder. Dette stiller innovative teknologier uden for EU ETS i en konkurrencemæssig ulempe, så investeringer i disse teknologier kan blive hæmmet. Innovative anlæg kan falde uden for EU ETS, fordi de ændrer deres produktionsproces, eller fordi deres samlede nominelle indfyrede termiske effekt fra et anlægs forbrændingsenheder falder til under 20 MW.

Denne afskrækkende virkning afhjælpes ved at: i) præcisere, at anlæg forbliver inden for EU ETS, hvis de reducerer deres forbrændingsenheders samlede kapacitet til at reducere drivhusgasemissionerne (f.eks. gennem elektrificering), ii) gøre definitionerne af teknologi neutrale (fjernelse af henvisninger til fossile brændstoffer eller specifikke produktionsprocesser), iii) henvise til produktionskapacitet i stedet for forbrændingskapacitet og iv) revidere benchmarkdefinitionerne for at sikre ligebehandling af anlæg uafhængigt af den anvendte teknologi, herunder ved anvendelse af lav- eller nulemissionsteknologier. Fastholdelse af innovative anlæg i EU ETS vil også reducere benchmarkværdierne og dermed tilskynde til større emissionsreduktioner.

#### *Indførelse af emissionshandel for bygninger og vejtransport (kapitel IVa)*

Ny emissionshandel for bygninger og vejtransport bør etableres som et særskilt og selvstændigt system fra 2025 (kapitel IVa). I løbet af det første år skal de regulerede enheder være i besiddelse af en drivhusgasemissionstilladelse og indberette deres emissioner for årene 2024 og 2025 (artikel 30b og 30f). Udstedelsen af kvoter og overholdelsesforpligtelserne for disse enheder vil først finde anvendelse fra 2026, hvilket vil gøre det muligt for det nye system at begynde at fungere på en velordnet og effektiv måde (artikel 30c, 30d og 30e). Da der er et betydeligt stort antal små udledere i sektorerne for bygninger og vejtransport, og af hensyn til den tekniske gennemførlighed og den administrative effektivitet, fastlægges reguleringspunktet ikke hos emittenterne, men længere opstrøms i forsyningskæden (artikel 30b og bilag III). Derfor vil frigivelse til forbrug af brændsel, der anvendes til forbrænding i sektorerne bygninger og vejtransport, være den aktivitet, der reguleres for det nye system (bilag III). Anvendelsesområdet for byggesektoren og vejtransportsektoren defineres på grundlag af relevante emissionskilder, der er medtaget i [IPCC's retningslinjer for nationale drivhusgasopgørelser fra 2006](#) (bilag III). De regulerede enheder er defineret i overensstemmelse med punktafgiftsordningen i Rådets direktiv (EU) 2020/262<sup>31</sup>, da der i henhold til nævnte direktiv allerede findes en solid mekanisme til overvågning og rapportering af de mængder brændstof, der frigives til forbrug. Overvågnings-, rapporterings- og verifikationsforpligtelserne i bygnings- og vejtransportsektoren vil så vidt muligt blive tilpasset de velfungerende mekanismer, der er etableret for stationære anlæg og luftfart (artikel 30, litra f)).

---

<sup>31</sup> Rådets direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punktafgifter (omarbejdning) (EUT L 58 af 27.2.2020, s. 4).

Emissionsloftet for det nye emissionshandelssystem vil blive fastsat fra 2026 på grundlag af data indsamlet i henhold til forordningen om indsatsfordeling og ambitionsniveauet, og det vil falde for at nå emissionsreduktioner på 43 % i 2030 sammenlignet med 2005 for sektorerne bygninger og vejtransport (artikel 30c og bilag IIIa). Der er defineret en tilsvarende lineær reduktionsfaktor. Når overvågningen og rapporteringen af den nye emissionshandel er etableret, vil den samlede kvotemængde for 2028 blive justeret på grundlag af de tilgængelige MRV-data for perioden 2024-2026. Den lineære reduktionsfaktor vil kun blive revideret, hvis MRV-dataene er betydeligt højere end det oprindelige loft, og ikke på grund af små forskelle i forhold til EU's UNFCCC-opgørelsesdata.

Kvoterne til den nye emissionshandel vil blive auktioneret, da der ikke tildeles gratis kvoter (artikel 30d). For at sikre en gnidningsløs start på emissionshandelen i de nye sektorer vil en vis mængde kvoter blive forhåndsdistriberet (artikel 30d, stk. 2, første afsnit). For at sikre markedsstabiliteten fra starten vil der desuden også være en markedsstabilitetsreserve i de berørte sektorer baseret på specifikke regler (artikel 30d, stk. 2, andet afsnit). Da systemet er nyt, træffes der afbødende foranstaltninger for at imødegå den potentielle risiko for overdreven prisvolatilitet, som kan være særlig høj ved starten af emissionshandelen i de nye sektorer (artikel 30h).

For at imødegå nogle af de midlertidige og sociale udfordringer som følge af CO<sub>2</sub>-priserne i de nye sektorer samt for at sikre målrettet støtte til innovation vil emissionshandel for vejtransport og bygninger også bidrage til de allerede eksisterende lavemissionsfonde. Således vil 150 mio. kvoter, der udstedes under det nye emissionshandelssystem for vejtransport og bygninger, blive stillet til rådighed for innovationsfonden for at stimulere den grønne omstilling (artikel 30d, stk. 4).

Kommissionen vil overvåge anvendelsen af reglerne for den nye emissionshandel og om nødvendigt foreslå en revision senest den 1. januar 2028 for at forbedre effektiviteten, forvaltningen og den praktiske anvendelse heraf (artikel 30i).

### **De vigtigste elementer i afgørelsen om markedsstabilitetsreserven, som ændret ved forslaget, er følgende:**

#### *Hensyntagen til nettoefterspørgslen fra luftfarten (artikel 1, stk. 4a) og søfartssektoren*

Forslaget ændrer beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning, således at det omfatter luftfartsemissioner og kvoter udstedt for luftfart. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2392<sup>32</sup> ændredes artikel 12, stk. 3, i EU ETS-direktivet for at give alle operatører mulighed for at anvende alle kvoter, der er udstedt i forbindelse med deres returneringsforpligtelser, herunder luftfartskvoter. Nøjagtigheden og effektiviteten af reserven som et mål for markedets stabilitet gennem udbud og efterspørgsel vil blive forbedret ved at medtage luftfartskvoter i beregningen af reserven, samtidig med at dens miljømæssige

---

<sup>32</sup> [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2017/2392 af 13. december 2017 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 \(EUT L 350 af 29.12.2017, s. 7\).](#)

integritet bevares. Hvis dette forslag om ændring af EU ETS vedtages, vil luftfartsemissioner og -kvoter blive medregnet i det samlede antal kvoter i omsætning, hvor de opstod eller blev udstedt, fra året efter denne ændrings ikrafttræden. Selv om der ikke findes særskilte maritime kvoter, skal teksten også ændres for at medtage kvoter og emissioner i forbindelse med søfartssektoren i beregningen, da teksten i øjeblikket kun henviser til emissioner og kvoter for anlæg. For at undgå forvridding som følge af indfasningen af kravene til søtransport vil forskellen mellem verificerede emissioner og returnerede kvoter til søfartssektoren, som vil blive annulleret i stedet for auktioneret, blive medregnet i det samlede antal kvoter i omsætning, som om kvoterne var blevet udstedt<sup>33</sup>.

#### *Tilførselsrate (artikel 1, stk. 5)*

Tilførselsraten ændres for at tage højde for den "tærskel-effekt", der ville finde sted, når det samlede antal kvoter i omsætning (TNAC) ligger meget tæt på den øvre tærskel. I så fald kan en kvote, der er mere eller mindre i TNAC, udløse tilførsler eller ej, afhængigt af om TNAC ligger over eller under tærsklen. Usikkerhed om, hvorvidt dette sker eller ej, risikerer at skabe prisvolatilitet på markedet.

Forslaget ændrer mekanismen for tilførselsraten. Den foreslår en buffermarkedsstabilitetsreserve (MSR), når TNAC er på mellem 833 mio. og 1096 mio. I så fald vil tilførslen være forskellen mellem TNAC og tærsklen på 833 mio. Så længe TNAC er over 1096 mio. kvoter, vil den normale tilførselsrate finde anvendelse (24 % frem til 2030).

Grunden til at vælge tallet på 1096 mio. kvoter er, at tilførslen på 24 % og forskellen mellem TNAC og den øvre tærskel ligger tæt på hinanden. Dermed tages der højde for tærskel-effekten, samtidig med at der opretholdes en effektiv tilførsel til markedsstabilitetsreserven, hvis TNAC er højere.

#### *Definition af det samlede antal kvoter i omsætning (TNAC) (artikel 1, stk. 5)*

Ved beregningen af TNAC vil det fremgå af formlen, at kun kvoter, der er udstedt og ikke overføres til reserven, medtages i udbuddet af kvoter, og at antallet af kvoter i reserven ikke længere trækkes fra udbuddet af kvoter. Denne ændring gør beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning klarere og har ingen væsentlig indvirkning på resultatet, heller ikke på de tidligere beregninger af TNAC.

#### *Ugyldiggørelsesmekanisme (artikel 1, stk. 5a)*

Fra 2023 ugyldiggøres kvoter i markedsstabilitetsreserven (MSR) over niveauet for auktionsmængder året før. Niveauet for auktionsmængderne i det foregående år afhænger imidlertid af forskellige elementer, såsom loftet for og driften af selve

---

<sup>33</sup> På samme måde som beregningen af medlemsstaternes fleksibilitet til at få adgang til kvoter fra EU ETS, som tages i betragtning ved beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning, jf. artikel 6, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen for at opfylde forpligtelserne i henhold til Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).



markedsstabilitetsreserven. For at sikre, at niveauet for kvoter, der forbliver i reserven efter ugyldiggørelsen, er mere forudsigeligt, foreslås det at begrænse antallet af kvoter i reserven til 400 mio. kvoter. Denne værdi svarer også til den nedre tærskel for værdien af TNAC, under hvilken kvoter frigives fra markedsstabilitetsreserven.

#### *Markedsstabilitetsreserve (MSR) for emissionshandel for vejtransport og bygninger (artikel 1a)*

For at imødegå risikoen for uligevægt mellem udbud og efterspørgsel vil der også blive oprettet en markedsstabilitetsreserve for den nye emissionshandel for vejtransport og bygninger med kvotetilførsel og -frigivelse baseret på tærsklerne for overskuddet af kvoter på det pågældende marked. For at markedsstabilitetsreserven kan fungere som et effektivt redskab til at rette op på ubalancerne på markedet fra starten af emissionshandelen i de to sektorer, vil der desuden blive oprettet et antal kvoter til de nye sektorer i reserven. For at imødegå den potentielle risiko for overdreven prisvolatilitet indføres der foranstaltninger, der gør det muligt at frigive yderligere kvoter fra markedsstabilitetsreserven. Udløsningsmekanismen for denne yderligere frigivelse vil imidlertid være baseret på stigningen i den gennemsnitlige kvotepris og ikke på overskuddet af kvoter på markedet.

#### **De vigtigste elementer i forordning (EU) 2015/757, kendt som MRV-forordningen, som ændres ved dette forslag, er følgende:**

Forslaget indfører nye definitioner af "administrerende myndighed" og "aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau". Desuden forpligter de foreslåede ændringer virksomhederne til at forelægge deres overvågningsplaner for de ansvarlige administrative myndigheder til godkendelse (ændrede artikler 6 og 7), til at indberette aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau (ændret artikel 4) og til efter verifikationen af de aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau (ændret artikel 13-16) at forelægge disse verificerede aggregerede data for den ansvarlige administrerende myndighed (ny artikel 11a og ændret artikel 12). Verifikatoren er ikke forpligtet til at verificere emissionsrapporten på skibsniveau og rapporten som omhandlet i artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2015/757, da disse rapporter på skibsniveau allerede er verificeret. Forslaget giver også Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre overvågningsmetoderne og -reglerne for at gøre dem egnede til emissionshandel (ændret artikel 5, stk. 2) og supplere forordning (EU) 2015/757 med regler for de administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner og ændringer heraf samt regler for overvågning, rapportering og indsendelse af de aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau (artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 5, og artikel 11a, stk. 4), og reglerne for verifikation af de aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau og for udstedelse af en verifikationsrapport vedrørende de aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau (artikel 13, stk. 6, og artikel 15, stk. 6).

Ved at foreslå en ændring af MRV-forordningen supplerer dette forslag Kommissionens forslag COM(2019) 38 final.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 ("Parisaftalen")<sup>3</sup>. Parterne er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer.
- (2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om den europæiske grønne pagt, som Kommissionen vedtog den 11. december 2019<sup>4</sup>.
- (3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og

---

<sup>1</sup> EUT C af , s. .

<sup>2</sup> EUT C af , s. .

<sup>3</sup> Parisaftalen (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4).

<sup>4</sup> COM(2019) 640 final.

konsekvenser. Samtidig påvirker denne overgang kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

- (4) Nødvendigheden og værdien af den europæiske grønne pagt er kun vokset i lyset af de meget alvorlige konsekvenser af covid-19-pandemien for EU-borgernes sundhed, leve- og arbejdsvilkår og trivsel, som har vist, at vores samfund og vores økonomi er nødt til at forbedre deres modstandsdygtighed over for eksterne chok og handle tidligt for at forebygge eller afbøde dem. De europæiske borgere giver fortsat udtryk for stærke synspunkter om, at dette især gælder for klimaændringer<sup>5</sup>.
- (5) Unionen forpligtede sig til at reducere sine nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020<sup>6</sup>.
- (6) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119<sup>7</sup> har Unionen fastsat målet om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050 i lovgivningen. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.
- (7) Alle økonomiske sektorer skal bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner. Derfor bør ambitionen for EU's emissionshandelssystem (EU ETS), der er fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF<sup>8</sup> om at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk effektiv måde, øges på en måde, der svarer til dette mål for reduktion af nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien for 2030.
- (8) EU ETS bør tilskynde til produktion fra anlæg, der helt eller delvist reducerer drivhusgasemissionerne. Beskrivelsen af visse kategorier af aktiviteter i bilag I til direktiv 2003/87/EF bør derfor ændres for at sikre ligebehandling af anlæg i de pågældende sektorer. Desuden bør gratistildeling til produktion af et produkt være uafhængig af produktionsprocessens art. Det er derfor nødvendigt at ændre definitionen af de produkter, processer og emissioner, der er omfattet for nogle benchmarks, for at sikre lige vilkår for nye og eksisterende teknologier. Det er også nødvendigt at afkoble ajourføringen af benchmarkværdierne for raffinaderier og brint for at afspejle den stigende betydning af produktion af brint uden for raffinaderisektoren.

---

<sup>5</sup> Særlig Eurobarometerundersøgelse 513 om klimaændringer, 2021 ([https://ec.europa.eu/clima/citizens/support\\_da](https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_da)).

<sup>6</sup> [https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU\\_NDC\\_Submission\\_December%202020.pdf](https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf).

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for opnåelse af klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

- (9) Rådets direktiv 96/61/EF<sup>9</sup> blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU<sup>10</sup>. Henvisningerne til direktiv 96/61/EF i artikel 2 i direktiv 2003/87/EF og i bilag IV hertil bør ajourføres i overensstemmelse hermed. I betragtning af behovet for hurtige emissionsreduktioner for hele økonomien bør medlemsstaterne kunne træffe foranstaltninger til at reducere drivhusgasemissioner, der er omfattet af EU ETS, ved hjælp af andre politikker end emissionsgrænser vedtaget i henhold til direktiv 2010/75/EU.
- (10) I sin meddelelse "Vejen til en sund planet for alle"<sup>11</sup> opfordrer Kommissionen til at styre EU i retning af nulforurening inden 2050 ved at reducere forureningen af luft, ferskvand, have og jord til niveauer, der ikke længere forventes at være skadelige for sundheden og de naturlige økosystemer. Foranstaltninger i henhold til direktiv 2010/75/EU, som er det vigtigste instrument til regulering af emissioner af luft-, vand- og jordforurenende stoffer, vil ofte også gøre det muligt at reducere udledningen af drivhusgasser. I overensstemmelse med artikel 8 i direktiv 2003/87/EF bør medlemsstaterne sikre samordning mellem tilladelseskravene i direktiv 2003/87/EF og kravene i direktiv 2010/75/EU.
- (11) I erkendelse af, at nye innovative teknologier ofte vil gøre det muligt at reducere emissionerne af både drivhusgasser og forurenende stoffer, er det vigtigt at sikre synergier mellem politikker, der medfører reduktioner af emissioner af både drivhusgasser og forurenende stoffer, navnlig direktiv 2010/75/EU, og revidere deres effektivitet i denne henseende.
- (12) Definitionen af elektricitetsgeneratorer blev anvendt til at fastsætte den maksimale mængde gratistildelinger til industrien i perioden 2013-2020, men førte til forskellig behandling af kraftvarmeanlæg i forhold til industrianlæg. For at tilskynde til anvendelse af højeffektiv kraftvarmeproduktion og sikre ligebehandling af alle anlæg, der modtager gratistildelinger til varmeproduktion og fjernvarme, bør alle henvisninger til elektricitetsgeneratorer i direktiv 2003/87/EF udgå. Desuden fastsættes det i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/331<sup>12</sup>, at alle industrielle processer er berettiget til gratistildeling. Bestemmelserne om kulstofopsamling og -lagring i artikel 10a, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF er derfor forældede og bør udgå.
- (13) Drivhusgasser, der ikke udledes direkte i atmosfæren, bør betragtes som emissioner under EU ETS, og der bør returneres kvoter for disse emissioner, medmindre de lagres på et lagringsanlæg i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF<sup>13</sup>, eller de er permanent kemisk bundet til et produkt, således at de ikke

---

<sup>9</sup> Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (EUT L 257 af 10.10.1996, s. 26).

<sup>10</sup> [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner \(integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening\) \(EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17\).](#)

<sup>11</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Vejen til en sund planet for alle, EU-handlingsplan: "Mod nulforurening for vand, luft og jord" (COM(2021) 400 final).

<sup>12</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/331 af 19. december 2018 om fastlæggelse af midlertidige EU-regler for harmoniseret gratistildeling af emissionskvoter i henhold til artikel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 59 af 27.2.2019, s. 8).

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF, 2001/80/EF, 2004/35/EF, 2006/12/EF, 2008/1/EF og forordning (EF) nr. 1013/2006 (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 114).

kommer ud i atmosfæren ved normal brug. Kommissionen bør tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, der præciserer betingelserne for, hvornår drivhusgasser skal anses for at være fast kemisk bundet til et produkt, således at de ikke kommer ud i atmosfæren ved normal brug, herunder opnåelse af et certifikat for kulstoffjernelse, hvor det er relevant, i lyset af den lovgivningsmæssige udvikling med hensyn til certificering af kulstoffjernelse.

- (14) International søtransport, der består i sejladser mellem havne under to forskellige medlemsstaters jurisdiktion eller mellem en havn under en medlemsstats jurisdiktion og en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, har været det eneste transportmiddel, der ikke er omfattet af Unionens tidligere forpligtelser til at reducere drivhusgasemissioner. Emissionerne fra brændstof solgt i Unionen for rejser, der afgår i én medlemsstat og ankommer til en anden medlemsstat eller et tredjeland, er steget med ca. 36 % siden 1990. Disse emissioner udgør næsten 90 % af alle Unionens navigationsemissioner, da emissionerne fra brændstof solgt i Unionen for rejser, der afgår og ankommer til samme medlemsstat, er blevet reduceret med 26 % siden 1990. I et business-as-usual-scenarie forventes emissionerne fra international søtransport at vokse med ca. 14 % mellem 2015 og 2030 og med 34 % mellem 2015 og 2050. Hvis søtransportaktiviteternes indvirkning på klimaændringerne stiger som forventet, vil det i høj grad underminere de reduktioner, som andre sektorer har foretaget for at bekæmpe klimaændringerne.
- (15) I 2013 vedtog Kommissionen en strategi for gradvis integration af emissioner fra søfarten i Unionens politik for reduktion af drivhusgasemissioner. Som et første skridt i denne tilgang indførte Unionen et system til overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra søtransport i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2015/757<sup>14</sup>, som skal følges op af fastsættelse af reduktionsmål for den maritime sektor og anvendelse af en markedsbaseret foranstaltning. I overensstemmelse med de forpligtelser, som medlovgiverne har givet udtryk for i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410<sup>15</sup>, bør Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) eller Unionen begynde at handle fra 2023, herunder det forberedende arbejde med vedtagelse og gennemførelse af en foranstaltning, der sikrer, at sektoren på behørig vis bidrager til den indsats, der er nødvendig for at nå de mål, der er vedtaget i henhold til Parisaftalen, og at alle interessenter tager behørigt hensyn hertil.
- (16) I henhold til direktiv (EU) 2018/410 bør Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er gjort i IMO hen imod et ambitiøst emissionsreduktionsmål, og om ledsageforanstaltninger for at sikre, at søtransportsektoren på behørig vis bidrager til den indsats, der er nødvendig for at nå de mål, der er vedtaget i henhold til Parisaftalen. Indsatsen for at begrænse de globale emissioner til søs gennem IMO er i gang og bør fremmes. Selv om de seneste fremskridt, der er opnået gennem IMO, hilses velkommen, vil disse foranstaltninger imidlertid ikke være tilstrækkelige til at nå målene i Parisaftalen.

---

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

<sup>15</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410 af 14. marts 2018 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at styrke omkostningseffektive emissionsreduktioner og lavemissionsinvesteringer og afgørelse (EU) 2015/1814 (EUT L 76 af 19.3.2018, s. 3)

- (17) I den europæiske grønne pagt erklærede Kommissionen, at den havde til hensigt at træffe yderligere foranstaltninger til håndtering af drivhusgasemissioner fra søtransportsektoren gennem en række foranstaltninger, der skal sætte Unionen i stand til at nå sine emissionsreduktionsmål. I denne forbindelse bør direktiv 2003/87/EF ændres for at medtage søtransportsektoren i EU ETS for at sikre, at denne sektor bidrager til Unionens øgede klimamål samt til målene i Parisaftalen, som kræver, at de udviklede lande går forrest ved at gennemføre emissionsreduktionsmål for hele økonomien, mens udviklingslandene tilskyndes til over tid at bevæge sig i retning af emissionsreduktions- eller emissionsbegrænsningsmål for hele økonomien<sup>16</sup>. I betragtning af at emissionerne fra international luftfart uden for Europa bør begrænses fra januar 2021 gennem en global markedsbaseret indsats, mens der ikke er truffet foranstaltninger, som fastsætter lofter eller priser for emissioner fra søtransport, er det hensigtsmæssigt, at EU ETS dækker en andel af emissionerne fra sejlads mellem en havn under en medlemsstats jurisdiktion og en havn under et tredjeland jurisdiktion, idet tredjelandet kan træffe afgørelse om passende foranstaltninger med hensyn til den anden andel af emissionerne. Udvidelsen af EU ETS til søtransportsektoren bør således omfatte halvdelen af emissionerne fra skibe, der sejler til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, halvdelen af emissionerne fra skibe, der sejler fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion og ankommer til en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, emissioner fra skibe, der sejler til en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og som ankommer til en havn under en medlemsstats jurisdiktion i en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og emissioner fra skibe, der ligger ved kaj i en havn under en medlemsstats jurisdiktion. Denne fremgangsmåde er blevet anset for praktisk til håndtering af spørgsmålet om fælles, men forskellige ansvarsområder og kapaciteter, som længe har været en udfordring i forbindelse med FN's rammekonvention om klimaændringer. Dækningen af en del af emissionerne fra både indgående og udgående sejlads mellem Unionen og tredjelande sikrer effektiviteten af EU ETS, navnlig ved at øge foranstaltningens miljøvirkning sammenlignet med et geografisk anvendelsesområde, der er begrænset til sejlads inden for EU, samtidig med at risikoen for undvigende havneanløb og risikoen for udflytning af omladningsaktiviteter uden for Unionen begrænses. For at sikre en gnidningsløs inddragelse af sektoren i EU's emissionshandelssystem bør rederierne returnering af kvoter gradvist øges med hensyn til verificerede emissioner, der rapporteres for perioden 2023-2025. For at beskytte systemets miljømæssige integritet bør et tilsvarende antal kvoter annulleres, i det omfang der returneres færre kvoter for verificerede emissioner til søtransport i de pågældende år, når forskellen mellem verificerede emissioner og returnerede kvoter er blevet fastslået hvert år. Fra 2026 skal rederierne returnere det antal kvoter, der svarer til alle deres verificerede emissioner rapporteret i det foregående år.
- (18) Bestemmelserne i direktiv 2003/87/EF om søtransportaktiviteter bør løbende tages op til revision i lyset af den fremtidige internationale udvikling og de bestræbelser, der gøres for at nå målene i Parisaftalen, herunder den anden globale statusopgørelse i 2028, og efterfølgende globale statusopgørelser hvert femte år derefter med henblik på at danne grundlag for successive nationalt bestemte bidrag. Kommissionen bør navnlig til enhver tid inden den anden globale statusopgørelse i 2028 — og dermed senest den 30. september 2028 — rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene i IMO-forhandlingerne om en global markedsbaseret foranstaltning. Kommissionen bør

---

<sup>16</sup> Parisaftalen, artikel 4, stk. 4.

i sin rapport analysere Den Internationale Søfartsorganisations instrumenter og, hvor det er relevant, vurdere, hvordan disse instrumenter kan gennemføres i EU-retten gennem en revision af direktiv 2003/87/EF. Kommissionen bør i sin rapport medtage forslag, hvor det er relevant.

- (19) Kommissionen bør tage anvendelsen af direktiv 2003/87/EF op til revision for så vidt angår søtransportaktiviteter i lyset af erfaringerne med dets anvendelse, herunder med hensyn til eventuel undvigende praksis, og bør derefter foreslå foranstaltninger for at sikre dets effektivitet.
- (20) Den person eller organisation, der er ansvarlig for overholdelsen af EU ETS, bør være det rederi, der defineres som rederen, eller enhver anden organisation eller person, såsom forvalteren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som ved at påtage sig dette ansvar har indvilliget i at overtage alle de pligter og ansvarsområder, der er fastsat i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening. Denne definition er baseret på definitionen af "virksomhed" i artikel 3, litra d), i forordning (EU) 2015/757 og i overensstemmelse med det globale dataindsamlingsystem, som IMO indførte i 2016. I overensstemmelse med princippet om, at forurenere betaler, kan rederiet ved hjælp af en kontraktmæssig aftale holde den enhed, der er direkte ansvarlig for de beslutninger, der påvirker skibets CO<sub>2</sub>-emissioner, ansvarlig for overholdelsesomkostningerne i henhold til dette direktiv. Denne enhed vil normalt være den enhed, der er ansvarlig for valg af skibets brændstof, rute og hastighed.
- (21) For at mindske den administrative byrde for rederierne bør kun én medlemsstat være ansvarlig for hvert rederi. Kommissionen bør offentliggøre en foreløbig liste over rederier, der har udført en søfartsaktivitet, der er omfattet af EU ETS, med angivelse af den administrerende myndighed for hvert rederi. Listen bør ajourføres mindst hvert andet år for at omfordele rederier til en anden administrerende myndighed, hvis det er relevant. For rederier, der er registreret i en medlemsstat, bør den administrerende myndighed være den pågældende medlemsstat. For rederier, der er registreret i et tredjeland, bør den administrerende myndighed være den medlemsstat, hvor rederiet i de seneste to år har haft det største anslåede antal havneanløb fra sejlads, der er omfattet af direktiv 2003/87/EF. For rederier, der er registreret i et tredjeland, og som ikke har sejlet inden for anvendelsesområdet for direktiv 2003/87/EF inden for de sidste to overvågningsår, bør den administrerende myndighed være den medlemsstat, hvorfra rederiet påbegyndte sin første sejlads, der er omfattet af nævnte direktivs anvendelsesområde. Kommissionen bør hvert andet år offentliggøre og ajourføre en liste over rederier, der er omfattet af direktiv 2003/87/EF, med angivelse af den administrerende myndighed for hvert rederi. For at sikre ligebehandling af rederier bør medlemsstaterne følge harmoniserede regler for administration af rederier, som de har ansvaret for, i overensstemmelse med de nærmere regler, der fastsættes af Kommissionen.
- (22) Medlemsstaterne bør sikre, at de rederier, de administrerer, opfylder kravene i direktiv 2003/87/EF. I tilfælde af, at et rederi ikke overholder disse krav, og hvis eventuelle håndhævelsesforanstaltninger truffet af den administrerende myndighed ikke har sikret overholdelse, bør medlemsstaterne handle solidarisk. Som en sidste udvej bør medlemsstaterne kunne nægte skibe adgang under det pågældende rederis ansvar, bortset fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører, og som bør kunne tilbageholde skibet.

- (23) Rederierne bør overvåge og indberette deres aggregerede emissionsdata fra søtransportaktiviteter på rederiniveau i overensstemmelse med reglerne i forordning (EU) 2015/757. Rapporterne om aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau bør verificeres i overensstemmelse med reglerne i nævnte forordning. Ved udførelsen af verifikationerne på virksomhedsniveau bør verifikatoren ikke verificere emissionsrapporten på skibsniveau og den rapport, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, i nævnte forordning, da disse rapporter på skibsniveau allerede ville være blevet verificeret.
- (24) På grundlag af erfaringerne fra lignende opgaver i forbindelse med miljøbeskyttelse bør Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) eller en anden relevant organisation, hvor det er relevant og i overensstemmelse med dets mandat, bistå Kommissionen og de administrerende myndigheder i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2003/87/EF. På grund af sine erfaringer med gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757 og dets IT-værktøjer kan EMSA bistå de administrerende myndigheder, navnlig med hensyn til overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra maritime aktiviteter, der er omfattet af dette direktiv, ved at lette udvekslingen af oplysninger eller udvikle retningslinjer og kriterier.
- (25) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2017/2392<sup>17</sup> ændredes artikel 12, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF for at give alle operatører mulighed for at anvende alle udstedte kvoter. Kravet om, at drivhusgasemissionstilladelser skal indeholde en forpligtelse til at returnere kvoter i henhold til artikel 6, stk. 2, litra e), i nævnte direktiv, bør tilpasses i overensstemmelse hermed.
- (26) For at nå Unionens emissionsreduktionsmål for 2030 vil det kræve en reduktion af emissionerne i de sektorer, der er omfattet af EU ETS, på 61 % i forhold til 2005. Den samlede kvotemængde i EU's emissionshandelssystem skal reduceres for at skabe det nødvendige langsigtede CO<sub>2</sub>-prissignal og fremme denne dekarboniseringsgrad. Med henblik herpå bør den lineære reduktionsfaktor øges, også under hensyntagen til medtagelsen af emissioner fra søtransport. Sidstnævnte bør udledes af emissionerne fra søtransportaktiviteter indberettet i overensstemmelse med forordning (EU) 2015/757 for 2018 og 2019 i Unionen, justeret fra år 2021 med den lineære reduktionsfaktor.
- (27) I betragtning af at dette direktiv ændrer direktiv 2003/87/EF for så vidt angår en gennemførelsesperiode, der allerede er påbegyndt den 1. januar 2021, bør den trinvise lineære reduktionsstrategi for EU ETS af hensyn til forudsigelighed, miljømæssig effektivitet og enkelhed være en ret linje fra 2021 til 2030, f.eks. for at opnå emissionsreduktioner i EU ETS på 61 % senest i 2030 som et passende mellemliggende skridt hen imod klimaneutralitet i hele Unionens økonomi i 2050. Da den forhøjede lineære reduktionsfaktor først kan anvendes fra året efter dette direktivs ikrafttræden, bør en engangsreduktion af kvotemængden reducere den samlede kvotemængde, således at den er i overensstemmelse med dette årlige reduktionsniveau fra 2021 og fremefter.
- (28) Opfyldelsen af de øgede klimaambitioner vil kræve betydelige offentlige ressourcer fra EU samt de nationale budgetmidler, der afsættes til klimaomstillingen. For at

---

<sup>17</sup> [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2017/2392 af 13. december 2017 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 \(EUT L 350 af 29.12.2017, s. 7\).](#)



supplere og styrke de betydelige klimarelaterede udgifter i EU-budgettet bør alle auktionsindtægter, der ikke tildeles EU-budgettet, anvendes til klimarelaterede formål. Dette omfatter anvendelse af finansiel støtte til at håndtere sociale aspekter i lav- og mellemindkomsthusholdninger ved at reducere forvridende skatter. For at imødegå de fordelingsmæssige og sociale virkninger af overgangen i lavindkomstmedlemsstater bør yderligere 2,5 % af den samlede mængde kvoter i Unionen fra [året for direktivets ikrafttræden] til 2030 desuden anvendes til at finansiere energiomstillingen i medlemsstater med et bruttonationalprodukt (BNP) pr. indbygger på under 65 % af EU-gennemsnittet i 2016-2018 gennem den moderniseringsfond, der er omhandlet i artikel 10d i direktiv 2003/87/EF.

- (29) Der bør indføres yderligere incitamentter til at reducere drivhusgasemissionerne ved hjælp af omkostningseffektive teknikker. Med henblik herpå bør gratisfordelingen af emissionskvoter til stationære anlæg fra 2026 og fremefter være betinget af investeringer i teknikker til at øge energieffektiviteten og reducere emissionerne. Hvis det sikres, at der fokuseres på større energiforbrugere, vil det medføre en betydelig reduktion af byrden for virksomheder med lavere energiforbrug, som kan være ejet af små og mellemstore virksomheder eller mikrovirksomheder. [Henvisningen skal bekræftes med det reviderede energieffektivitetsdirektiv]. De relevante delegerede retsakter bør tilpasses i overensstemmelse hermed.
- (30) CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanismen (CBAM), der blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [.../..]<sup>18</sup>, er et alternativ til gratisfordeling for at imødegå risikoen for kulstoflækage. I det omfang sektorer og delsektorer er omfattet af denne foranstaltning, bør de ikke modtage gratisfordeling. Der er imidlertid behov for en midlertidig udfasning af gratis kvoter for at give producenter, importører og forhandlere mulighed for at tilpasse sig den nye ordning. Reduktionen af gratisfordelingen bør gennemføres ved at anvende en faktor på gratisfordeling til CBAM-sektorer, mens CBAM indføres. Denne procentsats (CBAM-faktor) bør være på 100 % i overgangsperioden mellem ikrafttrædelsen af [CBAM-forordningen] og 2025, 90 % i 2026, og den bør så reduceres med 10 procentpoint hvert år for at nå 0 % og dermed fjerne gratisfordelingen i det tiende år. De relevante delegerede retsakter om gratisfordeling bør tilpasses i overensstemmelse hermed for de sektorer og delsektorer, der er omfattet af CBAM. Den gratisfordeling, der ikke længere gives til CBAM-sektorerne på grundlag af denne beregning (CBAM-efterspørgsel), skal auktioneres, og indtægterne tilfalder innovationsfonden med henblik på at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier, CO<sub>2</sub>-opsamling og -anvendelse (CCU), CO<sub>2</sub>-opsamling og geologisk lagring (CCS), vedvarende energi og energilagring på en måde, der bidrager til at modvirke klimaændringer. Der bør lægges særlig vægt på projekter i CBAM-sektorer. For at respektere den andel af gratisfordelingen, der er til rådighed for sektorer, der ikke er CBAM-sektorer, bør den endelige mængde, der skal fratrækkes gratisfordelingen, og som skal auktioneres, beregnes på grundlag af den andel, som CBAM-efterspørgslen udgør i forhold til behovet for gratisfordeling i alle sektorer, der modtager gratisfordeling.
- (31) For bedre at afspejle de teknologiske fremskridt og tilpasse de tilsvarende benchmarkværdier til den relevante tildelingsperiode, samtidig med at der sikres emissionsreduktionsincitamentter og passende belønning af innovation, bør den maksimale justering af benchmarkværdierne øges fra 1,6 % til 2,5 % om året. For

---

<sup>18</sup> [indsæt den fulde EUT-reference]

perioden fra 2026 til 2030 bør benchmarkværdierne derfor justeres inden for et interval på 4 % til 50 % sammenlignet med den værdi, der var gældende i perioden fra 2013 til 2020.

- (32) En samlet tilgang til innovation er afgørende for at nå målene i den europæiske grønne pagt. På EU-plan støttes den nødvendige forsknings- og innovationsindsats bl.a. gennem Horisont Europa, som omfatter betydelig finansiering og nye instrumenter for de sektorer, der er omfattet af ETS. Medlemsstaterne bør sikre, at de nationale gennemførelsesbestemmelser ikke hæmmer innovationer og er teknologisk neutrale.
- (33) Anvendelsesområdet for den innovationsfond, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF, bør udvides til at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier og -processer, der vedrører brændstofforbruget i sektorerne for bygninger og vejtransport. Innovationsfonden bør desuden tjene til at støtte investeringer i dekarbonisering af søtransportsektoren, herunder investeringer i bæredygtige alternative brændstoffer såsom hydrogen og ammoniak, der produceres af vedvarende energikilder, samt nulemissionsteknologier såsom vindteknologier. I betragtning af at indtægter fra sanktioner, der er opkrævet i henhold til forordning xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]<sup>19</sup>, tildeles innovationsfonden som eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5, bør Kommissionen sikre, at der tages behørigt hensyn til støtte til innovative projekter, der tager sigte på at fremskynde udviklingen og udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i den maritime sektor, jf. artikel 21, stk. 1, i forordning xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. For at sikre, at der er tilstrækkelige midler til rådighed til innovation inden for dette udvidede anvendelsesområde, bør innovationsfonden suppleres med 50 mio. kvoter, der dels stammer fra de kvoter, der ellers kunne auktioneres, dels fra de kvoter, der ellers kunne tildeles gratis, i overensstemmelse med den nuværende andel af finansiering fra hver kilde til innovationsfonden.
- (34) I henhold til artikel 10 i Kommissionens forordning (EU) 2019/1122<sup>20</sup> gælder det, at hvis luftfartøjsoperatører ikke længere udfører flyvninger, der er omfattet af EU ETS, udelukkes deres regnskaber, og der må ikke længere indledes processer fra disse konti. For at bevare systemets miljømæssige integritet bør kvoter, der ikke udstedes til luftfartøjsoperatører på grund af deres lukning, anvendes til at dække manglende returnering fra disse operatørers side, og eventuelle overskydende kvoter bør anvendes til at fremskynde indsatsen for at tackle klimaændringer ved at blive overført til innovationsfonden.
- (35) CO<sub>2</sub>-differencekontrakter er et vigtigt element til at udløse emissionsreduktioner i industrien og giver mulighed for at sikre investorer i innovative klimavenlige teknologier en pris, der belønner CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner ud over dem, der følger af de nuværende prisniveauer i EU ETS. Den vifte af foranstaltninger, som innovationsfonden kan støtte, bør udvides til at yde støtte til projekter gennem prisbaserede udbud, såsom CO<sub>2</sub>-differencekontrakter. Kommissionen bør tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter om de præcise regler for denne type støtte.

---

<sup>19</sup> [indsæt henvisning til FuelEU Maritime-forordningen].

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

- (36) Hvis et anlægs aktivitet midlertidigt suspenderes, justeres gratistildelingen til de aktivitetsniveauer, der skal indberettes årligt. Desuden kan de kompetente myndigheder suspendere udstedelsen af emissionskvoter til anlæg, der har indstillet driften, så længe der ikke er dokumentation for, at de vil genoptage driften. Operatører bør derfor ikke længere være forpligtet til over for den kompetente myndighed at godtgøre, at deres anlæg vil genoptage produktionen inden for en nærmere angivet og rimelig frist i tilfælde af en midlertidig suspension af aktiviteterne.
- (37) Korrektioner af gratistildelinger til stationære anlæg i henhold til artikel 11, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF kan kræve tildeling af yderligere gratis kvoter eller tilbageførsel af overskydende kvoter. De kvoter, der er reserveret til nytilkomne i henhold til artikel 10a, stk. 7, i direktiv 2003/87/EF, bør anvendes til disse formål.
- (38) Moderniseringsfondens anvendelsesområde bør tilpasses Unionens seneste klimamål ved at kræve, at investeringer er i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt og forordning (EU) 2021/1119, og fjerne støtten til investeringer i forbindelse med fossile brændstoffer. Desuden bør procentdelen af moderniseringsfonden, der skal afsættes til prioriterede investeringer, øges til 80 %; Energieffektivitet bør målrettes som et prioriteret område på efterspørgselssiden, og støtte til husholdninger med henblik på at bekæmpe energifattigdom, herunder i landdistrikter og fjerntliggende områder, bør være omfattet af de prioriterede investeringers anvendelsesområde.
- (39) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2018/2066<sup>21</sup> fastsætter regler om overvågning af emissioner fra biomasse, som er i overensstemmelse med de regler om anvendelse af biomasse, der er fastsat i EU-lovgivningen om vedvarende energi. Efterhånden som lovgivningen bliver mere detaljeret om bæredygtighedskriterierne for biomasse med de seneste regler, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001<sup>22</sup>, bør tildelingen af gennemførelsesbeføjelser i artikel 14, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF udtrykkeligt udvides til at omfatte vedtagelsen af de nødvendige tilpasninger med henblik på anvendelse af bæredygtighedskriterier for biomasse i EU ETS, herunder biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler. Desuden bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter for at præcisere, hvordan der skal tages hensyn til lagring af emissioner fra blandinger af nulsatsbiomasse og biomasse, der ikke stammer fra kilder med nulsats.
- (40) Vedvarende flydende og gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer kan være vigtige for at reducere drivhusgasemissionerne i sektorer, der er svære at dekarbonisere. Hvis genanvendte kulstofbrændstoffer og vedvarende flydende og gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, fremstilles af opsamlet kuldioxid under en aktivitet, der er omfattet af dette direktiv, bør emissionerne medregnes under denne aktivitet. For at sikre, at vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer bidrager til reduktioner af drivhusgasemissionerne, og for at undgå dobbelttælling for brændstoffer, der gør dette, er det hensigtsmæssigt udtrykkeligt at udvide beføjelsen i artikel 14, stk. 1, til at omfatte Kommissionens

---

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

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

vedtagelse af gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nødvendige justeringer for, hvordan der kan tages hensyn til den eventuelle udledning af kuldioxid, og hvordan man undgår dobbelttælling for at sikre passende incitament, idet der også tages hensyn til behandlingen af disse brændstoffer i henhold til direktiv (EU) 2018/2001.

- (41) Da kuldioxid også forventes at blive transporteret med andre midler end rørledninger, f.eks. med skib og lastbil, bør den nuværende dækning i bilag I til direktiv 2003/87/EF for transport af drivhusgasser med henblik på oplagring udvides til at omfatte alle transportmidler af hensyn til ligebehandling, og uanset om transportmidlet er omfattet af EU ETS. Hvis emissionerne fra transporten også er omfattet af en anden aktivitet i henhold til direktiv 2003/87/EF, bør emissionerne medregnes under denne anden aktivitet for at undgå dobbelttælling.
- (42) Udelukkelsen af anlæg, der udelukkende anvender biomasse fra EU ETS, har ført til situationer, hvor anlæg, der forbrænder en stor andel af biomasse, har opnået uventede fortjenester ved at modtage gratis kvoter, der langt overstiger de faktiske emissioner. Der bør derfor indføres en tærskelværdi for biomasseforbrænding med nulsats, over hvilken anlæg er udelukket fra EU ETS. Tærskelværdien på 95 % er i overensstemmelse med usikkerhedsparameteren i artikel 2, stk. 16, i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 2019/331<sup>23</sup>.
- (43) I Kommissionens meddelelse "Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030"<sup>24</sup> understreges det, at det er en særlig udfordring at reducere emissionerne i vejtransport- og byggesektoren. Kommissionen meddelte derfor, at en yderligere udvidelse af emissionshandelen kunne omfatte emissioner fra vejtransport og bygninger. Emissionshandel for disse to nye sektorer vil blive etableret gennem særskilt, men tilstødende emissionshandel. Derved undgås enhver forstyrrelse af den velfungerende emissionshandel i sektorerne for stationære anlæg og luftfart. Det nye system ledsages af supplerende politikker og foranstaltninger, der beskytter mod urimelige prisvirkninger, skaber forventninger hos markedsdeltagerne og sigter mod at give et CO<sub>2</sub>-prissignal for hele økonomien. Tidligere erfaringer har vist, at udviklingen af det nye marked kræver, at der etableres et effektivt overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem. Med henblik på at sikre synergier og sammenhæng med Unionens eksisterende infrastruktur for EU ETS, der omfatter emissioner fra stationære anlæg og luftfart, er det hensigtsmæssigt at indføre emissionshandel for vejtransport- og byggesektoren gennem en ændring af direktiv 2003/87/EF.
- (44) For at etablere den nødvendige gennemførelsesramme og skabe en rimelig tidsramme for at nå 2030-målet bør emissionshandelen i de to nye sektorer starte i 2025. I løbet af det første år bør de regulerede enheder forpligtes til at være i besiddelse af en drivhusgasemissionstilladelse og indberette deres emissioner for årene 2024 og 2025. Udstedelsen af kvoter og overholdelsesforpligtelserne for disse enheder bør finde anvendelse fra 2026. Denne sekvensering vil gøre det muligt at starte emissionshandelen i sektorerne på en velordnet og effektiv måde. Det vil også gøre det muligt at indføre EU-finansiering og medlemsstaternes foranstaltninger for at sikre en socialt retfærdig indførelse af EU's emissionshandel i de to sektorer med henblik på at afbøde CO<sub>2</sub>-prisens indvirkning på sårbare husholdninger og transportbrugere.

---

<sup>23</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/331 af 19. december 2018 om fastlæggelse af midlertidige EU-regler for harmoniseret gratisfordeling af emissionskvoter i henhold til artikel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 59 af 27.2.2019, s. 8).

<sup>24</sup> COM(2020) 562 final.

- (45) På grund af det meget store antal små udledere i byggesektoren og vejtransportsektoren er det ikke muligt at fastlægge reguleringspunktet for enheder, der udleder drivhusgasser direkte, som det er tilfældet for stationære anlæg og luftfart. Af hensyn til den tekniske gennemførlighed og den administrative effektivitet er det derfor mere hensigtsmæssigt at fastlægge reguleringspunktet længere opstrøms i forsyningskæden. Den retsakt, der udløser overholdelsesforpligtelsen i forbindelse med den nye emissionshandel, bør være overgangen til forbrug af brændstoffer, der anvendes til forbrænding i byggesektoren og vejtransportsektoren, herunder til forbrænding i vejtransport af drivhusgasser til geologisk lagring. For at undgå dobbelt dækning bør overgangen til forbrug af brændstoffer, der anvendes i andre aktiviteter i henhold til bilag I til direktiv 2003/87/EF, ikke være omfattet.
- (46) De regulerede enheder i de to nye sektorer og reguleringspunktet bør defineres i overensstemmelse med den punktafgiftsordning, der er indført ved Rådets direktiv (EU) 2020/262<sup>25</sup>, med de nødvendige tilpasninger, da dette direktiv allerede fastsætter et solidt kontrolsystem for alle mængder brændstof, der overgår til forbrug med henblik på betaling af punktafgifter. Slutbrugere af brændstoffer i disse sektorer bør ikke være underlagt forpligtelser i henhold til direktiv 2003/87/EF.
- (47) De regulerede enheder, der er omfattet af emissionshandelen i sektorerne for bygninger og vejtransport, bør være underlagt de samme krav til drivhusgasemissionstilladelser som operatører af stationære anlæg. Det er nødvendigt at fastsætte regler for ansøgninger om tilladelser, betingelser for udstedelse af tilladelser, indhold og revision samt eventuelle ændringer vedrørende den regulerede enhed. For at det nye system kan iværksættes på en velordnet måde, bør medlemsstaterne sikre, at regulerede enheder, der er omfattet af den nye emissionshandel, har en gyldig tilladelse fra systemets start i 2025.
- (48) Den samlede mængde kvoter til den nye emissionshandel bør følge et lineært forløb for at nå emissionsreduktionsmålet for 2030, idet der tages hensyn til bygningers og vejtransports omkostningseffektive bidrag på 43 % emissionsreduktioner frem til 2030 i forhold til 2005. Den samlede kvotemængde bør fastsættes første gang i 2026 for at følge et forløb begyndende i 2024 fra værdien af emissionsgrænserne for 2024 (1 109 304 000 CO<sub>2</sub>t), beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842<sup>26</sup> på grundlag af referenceemissionerne for disse sektorer for perioden 2016-2018. Den lineære reduktionsfaktor bør derfor fastsættes til 5,15 %. Fra 2028 bør den samlede kvotemængde fastsættes på grundlag af de gennemsnitlige rapporterede emissioner for årene 2024, 2025 og 2026 og bør falde med den samme absolutte årlige reduktion som fastsat fra 2024, hvilket svarer til en lineær reduktionsfaktor på 5,43 % sammenlignet med den sammenlignelige 2025-værdi af ovennævnte forløb. Hvis disse emissioner er betydeligt højere end denne forløbskurve, og hvis denne afvigelse ikke skyldes små forskelle i emissionsmålingsmetoderne, bør den lineære reduktionsfaktor justeres for at nå den krævede emissionsreduktion i 2030.

---

<sup>25</sup> Rådets direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punktafgifter (EFT L 58 27.2.2020, s. 4).

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

- (49) auktionering af kvoter er den enkleste og økonomisk mest effektive metode til tildeling af emissionskvoter, hvilket også forhindrer uventede fortjenester. Både bygnings- og vejtransportsektoren er under relativt lille eller ikkeeksisterende konkurrencepres fra lande uden for Unionen og er ikke udsat for en risiko for kulstoflækage. Kvoter til bygninger og vejtransport bør derfor kun tildeles via auktionering uden nogen gratistildeling.
- (50) For at sikre en gnidningsløs start på emissionshandel i bygnings- og vejtransportsektoren og under hensyntagen til de regulerede enheders behov for at sikre eller på forhånd købe kvoter for at mindske deres pris- og likviditetsrisiko bør en større mængde kvoter auktioneres tidligt. I 2026 bør auktionsmængderne derfor være 30 % højere end den samlede kvotemængde for 2026. Dette beløb vil være tilstrækkeligt til at skabe likviditet, både hvis emissionerne falder i overensstemmelse med reduktionsbehovene, og hvis emissionsreduktionerne kun gennemføres gradvist. De nærmere regler for denne forhåndsdistribution af auktionsmængden fastsættes i en delegeret retsakt vedrørende auktionering, der vedtages i henhold til artikel 10, stk. 4, i direktiv 2003/87/EF.
- (51) Fordelingsreglerne for auktioneringsandele er yderst relevante for alle auktionsindtægter, der tilfalder medlemsstaterne, navnlig i betragtning af behovet for at styrke medlemsstaternes evne til at håndtere de sociale virkninger af et CO<sub>2</sub>-prissignal i bygnings- og vejtransportsektoren. Selv om de to sektorer har meget forskellige karakteristika, er det hensigtsmæssigt at fastsætte en fælles distributionsregel svarende til den, der gælder for stationære anlæg. Størstedelen af kvoterne bør fordeles mellem alle medlemsstater på grundlag af den gennemsnitlige fordeling af emissionerne i de sektorer, der er omfattet i perioden 2016-2018.
- (52) Indførelsen af CO<sub>2</sub>-prisen inden for vejtransport og bygninger bør ledsages af en effektiv social kompensation, navnlig i betragtning af de allerede eksisterende niveauer for energifattigdom. Omkring 34 millioner europæere rapporterede, at de ikke var i stand til at holde deres hjem tilstrækkeligt varme i 2018, og 6,9 % af EU's befolkning har sagt, at de ikke har råd til at opvarme deres hjem tilstrækkeligt i en EU-dækkende undersøgelse fra 2019<sup>27</sup>. For at opnå en effektiv social og fordelingsmæssig kompensation bør medlemsstaterne forpligtes til at anvende auktionsindtægterne til de klima- og energirelaterede formål, der allerede er angivet for den eksisterende emissionshandel, men også til foranstaltninger, der specifikt er tilføjet for at løse relaterede problemer for de nye sektorer inden for vejtransport og bygninger, herunder relaterede politiske foranstaltninger i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU<sup>28</sup>. Auktionsindtægter bør anvendes til at håndtere de sociale aspekter af emissionshandelen for de nye sektorer med særlig vægt på sårbare husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere. I denne ånd vil en ny social klimafond yde målrettet finansiering til medlemsstaterne for at støtte de europæiske borgere, der er mest berørt af eller er i fare for at blive ramt af energi- eller mobilitetsfattigdom. Denne fond vil fremme retfærdighed og solidaritet mellem og inden for medlemsstaterne og samtidig mindske risikoen for energi- og mobilitetsfattigdom i overgangsperioden. Den vil bygge videre på og supplere de eksisterende solidaritetsmekanismer. Midlerne fra den nye fond vil i princippet svare

<sup>27</sup> Data fra 2018. (Eurostat, SILC [ilc\_mdcs01])

<sup>28</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1).

til 25 % af de forventede indtægter fra ny emissionshandel i perioden 2026-2032 og vil blive gennemført på grundlag af de sociale klimaplaner, som medlemsstaterne bør fremlægge i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 20.../nn<sup>29</sup>. Desuden bør hver medlemsstat anvende sine auktionsindtægter til bl.a. at finansiere en del af omkostningerne i forbindelse med deres sociale klimaplaner.

- (53) Rapportering om brugen af auktionsindtægter bør bringes i overensstemmelse med den nuværende rapportering, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1999<sup>30</sup>.
- (54) Innovation og udvikling af nye kulstoffattige teknologier i byggesektoren og vejtransportsektoren er afgørende for at sikre disse sektors omkostningseffektive bidrag til de forventede emissionsreduktioner. Derfor bør 150 mio. kvoter fra emissionshandel i bygnings- og vejtransportsektoren også stilles til rådighed for innovationsfonden for at stimulere omkostningseffektive emissionsreduktioner.
- (55) Regulerede enheder, der er omfattet af handel med emissioner fra bygninger og vejtransport, bør returnere kvoter for deres verificerede emissioner svarende til de mængder brændstof, de har frigivet til forbrug. De bør første gang returnere kvoter for deres verificerede emissioner i 2026. For at minimere den administrative byrde bør en række regler, der finder anvendelse på det eksisterende emissionshandelssystem for stationære anlæg og luftfart, finde anvendelse på emissionshandel for bygninger og vejtransport med de nødvendige tilpasninger. Dette omfatter navnlig regler om overdragelse, returnering og annullering af kvoter samt regler om kvoters gyldighed, sanktioner, kompetente myndigheder og medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser.
- (56) Hvis handel med emissioner i bygnings- og vejtransportsektoren skal være effektiv, bør det være muligt at overvåge emissionerne med høj sikkerhed og til rimelige omkostninger. Emissioner bør tildeles regulerede enheder på grundlag af de mængder brændstof, der overgår til forbrug, og kombineres med en emissionsfaktor. Regulerede enheder bør på pålidelig og præcis vis kunne identificere og differentiere de sektorer, hvor brændstofferne overgår til forbrug, samt de endelige brugere af brændstofferne for at undgå uønskede virkninger, såsom dobbelt byrde. For at råde over tilstrækkelige data til at fastslå det samlede antal kvoter for perioden 2028-2030 bør de regulerede enheder, der er indehavere af en tilladelse ved systemets start i 2025, indberette deres tilknyttede historiske emissioner for 2024.
- (57) Det er hensigtsmæssigt at indføre foranstaltninger for at imødegå den potentielle risiko for overdrevne prisstigninger, som, hvis de er særligt høje ved begyndelsen af handelen med emissioner fra bygninger og vejtransport, kan underminere husholdningernes og enkeltpersoners parathed til at investere i at reducere deres drivhusgasemissioner. Disse foranstaltninger bør supplere sikkerhedsforanstaltningerne i den markedsstabilitetsreserve, der blev oprettet ved

---

<sup>29</sup> [Indsæt henvisning til forordningen om oprettelse af den sociale klimafond].

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

Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814<sup>31</sup>, og som blev taget i brug i 2019. Selv om markedet fortsat vil fastsætte CO<sub>2</sub>-prisen, vil beskyttelsesforanstaltningerne blive udløst af regelbaseret automatik, hvorved kvoter kun frigives fra markedsstabilitetsreserven, hvis de konkrete udløsende betingelser baseret på stigningen i den gennemsnitlige kvotepris opfyldes. Denne supplerende mekanisme bør også være yderst reaktiv med henblik på at imødegå overdreven volatilitet som følge af andre faktorer end ændrede grundlæggende markedsforhold. Foranstaltningerne bør tilpasses til forskellige niveauer af for store prisstigninger, hvilket vil resultere i forskellige grader af intervention. Udløsningsbetingelserne bør overvåges nøje af Kommissionen, og foranstaltningerne bør vedtages af Kommissionen så hurtigt som muligt, når betingelserne er opfyldt. Dette berører ikke eventuelle ledsageforanstaltninger, som medlemsstaterne måtte vedtage for at imødegå negative sociale virkninger.

- (58) Anvendelsen af emissionshandel i bygnings- og vejtransportsektoren bør overvåges af Kommissionen, herunder graden af priskonvergens med det eksisterende emissionshandelssystem, og om nødvendigt bør Europa-Parlamentet og Rådet forelægges en revision med henblik på at forbedre effektiviteten, forvaltningen og den praktiske anvendelse af emissionshandelen i disse sektorer på grundlag af den erhvervede viden samt øget priskonvergens. Kommissionen bør forpligtes til at forelægge den første rapport om disse spørgsmål senest den 1. januar 2028.
- (59) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af artikel 3gd, stk. 3, artikel 12, stk. 3b, og artikel 14, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. For at sikre synergier med det eksisterende regelsæt bør tildelingen af gennemførelsesbeføjelser i artikel 14 og 15 i nævnte direktiv udvides til også at omfatte vejtransportsektoren og byggesektoren. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>32</sup>.
- (60) For at vedtage almengyldige ikkelovgivningsmæssige retsakter, der supplerer eller ændrer visse ikkevæsentlige bestemmelser i en lovgivningsmæssig retsakt, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår artikel 10, stk. 4, og artikel 10a, stk. 8, i nævnte direktiv. For at sikre synergier med de eksisterende lovgivningsmæssige rammer bør delegationen i artikel 10, stk. 4, og artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF udvides til også at omfatte vejtransportsektoren og byggesektoren. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter. I henhold til den fælles

---

<sup>31</sup> Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 af 6. oktober 2015 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og om ændring af direktiv 2003/87/EF (EUT L 264 af 9.10.2015, s. 1).

<sup>32</sup> Forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.02.2011, s. 13).



politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter<sup>33</sup> har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesforskrifter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er berettiget.

- (61) Et velfungerende, reformeret EU ETS, der omfatter et instrument til at stabilisere markedet, er et vigtigt middel for Unionen til at nå sit aftalte mål for 2030 og forpligtelserne i henhold til Parisaftalen. Markedsstabilitetsreserven søger at rette op på ubalancen mellem udbud og efterspørgsel af kvoter på markedet. I henhold til artikel 3 i afgørelse (EU) 2015/1814 skal reserven tages op til revision tre år efter, at den er operationel, idet der lægges særlig vægt på procentsatsen for fastsættelse af antallet af kvoter, der skal overføres til markedsstabilitetsreserven, tærsklen for det samlede antal kvoter i omsætning (TNAC), som fastsætter kvotetilførslen, og antallet af kvoter, der skal frigives fra reserven.
- (62) I betragtning af behovet for at sende et stærkere investeringssignal for at reducere emissionerne på en omkostningseffektiv måde og med henblik på at styrke EU ETS bør afgørelse (EU) 2015/1814 ændres med henblik på at øge procentsatsen for fastsættelse af det antal kvoter, der hvert år skal overføres til markedsstabilitetsreserven. Desuden bør tilførslen for lavere niveauer i TNAC være lig med forskellen mellem TNAC og den tærskel, der bestemmer tilførslen af kvoter. Dette vil forhindre den betydelige usikkerhed i de auktionsmængder, der resulterer, når TNAC ligger tæt på grænseværdien, og samtidig sikre, at overskuddet når den båndbredde, inden for hvilken kvotemarkedet anses for at fungere på en afbalanceret måde.
- (63) For at sikre, at niveauet af kvoter, der forbliver i markedsstabilitetsreserven, er forudsigelig, bør ugyldiggørelsen af kvoter i reserven desuden ikke længere afhænge af auktionsmængderne i det foregående år. Antallet af kvoter i reserven bør derfor fastsættes til 400 mio. kvoter, hvilket svarer til den nedre tærskel for værdien af TNAC.
- (64) Analysen af den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til dette direktiv, har også vist, at nettoefterspørgslen fra luftfarten bør indgå i det samlede antal kvoter i omsætning. Da luftfartskvoter kan anvendes på samme måde som almindelige kvoter, vil en medtagelse af luftfartskvoter i reserven desuden gøre den mere præcis og dermed et bedre redskab til at sikre markedets stabilitet. Beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning bør omfatte luftfartsemissioner og kvoter udstedt for luftfart fra året efter dette direktivs ikrafttræden.
- (65) For at præcisere beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning (TNAC) bør det i afgørelse (EU) 2015/1814 præciseres, at kun kvoter, der udstedes og ikke optages i markedsstabilitetsreserven, medregnes i kvoteudbuddet. Desuden bør formlen ikke længere trække antallet af kvoter i markedsstabilitetsreserven fra udbuddet af kvoter. Denne ændring vil ikke have nogen væsentlig indvirkning på resultatet af beregningen af TNAC, herunder på de tidligere beregninger af TNAC, eller på reserven.
- (66) For at mindske risikoen for ubalancer mellem udbud og efterspørgsel i forbindelse med starten på emissionshandel for bygninger og vejtransport, og for at gøre den mere

---

<sup>33</sup> EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

modstandsdygtig over for markedschok, bør markedsstabilitetsreservens regelbaserede mekanisme anvendes på disse nye sektorer. For at reserven kan være operationel fra systemets start, bør den oprettes med en indledende tildeling på 600 mio. kvoter til emissionshandel i vejtransport- og byggesektoren. De indledende nedre og øvre tærskler, som udløser frigivelse eller udnyttelse af kvoter fra reserven, bør være underlagt en generel revisionsklausul. Andre elementer såsom offentliggørelse af det samlede antal kvoter i omsætning eller den mængde kvoter, der frigives eller overføres til reserven, bør følge reglerne for reserven for andre sektorer.

- (67) Det er nødvendigt at ændre forordning (EU) 2015/757 for at tage hensyn til inddragelsen af søtransportsektoren i EU ETS. Forordning (EU) 2015/757 bør ændres for at forpligte virksomheder til at indberette aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau og til at forelægge deres verificerede overvågningsplaner og aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau til godkendelse for den ansvarlige administrerende myndighed. Desuden bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre metoderne til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner og reglerne om overvågning samt alle andre relevante oplysninger i forordning (EU) 2015/757 for at sikre, at EU ETS fungerer effektivt på administrativt plan, og supplere forordning (EU) 2015/757 med reglerne for de administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner og ændringer heraf med reglerne for overvågning, rapportering og forelæggelse af aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau og med reglerne for verifikation af aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau og for udstedelse af aggregerede emissionsdata for virksomheder. De data, der overvåges, rapporteres og verificeres i henhold til forordning (EU) 2015/757, kan også anvendes med henblik på overholdelse af anden EU-lovgivning, der kræver overvågning, rapportering og verifikation af samme skibsoplysninger.
- (68) Direktiv 2003/87/EF, afgørelse (EU) 2015/1814 og forordning (EU) 2015/757 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

#### **Ændringer af direktiv 2003/87/EF**

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

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

"1. Dette direktiv finder anvendelse på de aktiviteter, der er anført i bilag I og III, og på de drivhusgasser, der er anført i bilag II. Hvis et anlæg, der er omfattet af EU ETS som følge af driften af forbrændingsenheder med en samlet nominel indfyret termisk effekt på mere end 20 MW, ændrer sine produktionsprocesser for at reducere sine drivhusgasemissioner og ikke længere opfylder denne tærskel, forbliver det omfattet af EU ETS indtil udløbet af den relevante femårsperiode, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1, andet afsnit, efter ændringen af produktionsprocessen.

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

---

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

(2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

(a) Litra b) affattes således:

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

(b) Litra d) affattes således:

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

(c) litra u) udgår

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

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

---

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

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

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

- i) hvis brændstoffet passerer gennem et afgiftsoplag som defineret i artikel 3, stk. 11, i Rådets direktiv (EU) 2020/262(\*), den godkendte oplagshaver som defineret i artikel 3, stk. 1, i nævnte direktiv, som skal betale den punktafgift, der er forfaldet i henhold til artikel 7 i nævnte direktiv
- ii) hvis litra i) ikke finder anvendelse, enhver anden person, der hæfter for betalingen af den punktafgift, der er forfaldet i henhold til artikel 7 i direktiv 2020/262/EU, for de brændstoffer, der er omfattet af dette kapitel
- iii) hvis litra i) og ii) ikke finder anvendelse, enhver anden person, der skal registreres af de relevante kompetente myndigheder i medlemsstaten med henblik på at hæfte for betalingen af punktafgiften, herunder enhver person, der er fritaget for betaling

af punktafgiften, jf. artikel 21, stk. 5, fjerde afsnit, i Rådets direktiv 2003/96/EF(\*\*)

- iv) hvis litra i), ii) og iii) ikke finder anvendelse, eller hvis flere personer hæfter solidarisk for betalingen af den samme punktafgift, enhver anden person, der er udpeget af en medlemsstat.

---

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

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

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

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

- (3) Overskriften på kapitel II affattes således:

### **"LUFTFART OG SØTRANSPORT"**

- (4) Artikel 3a affattes således:

"Artikel 3a

#### **Anvendelsesområde**

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

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

"Artikel 3f

#### **Overvågnings- og rapporteringsplaner**

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

*Artikel 3g*

#### **Anvendelsesområde for søtransportaktiviteter**

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

medlemsstats jurisdiktion, hundrede procent (100 %) af emissionerne fra skibe, der sejler fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion og ankommer til en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og hundrede procent (100 %) af emissionerne fra skibe, der ligger ved kaj i en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

2. Artikel 9, 9a og 10 finder anvendelse på søtransportaktiviteter på samme måde, som de finder anvendelse på andre aktiviteter, der er omfattet af EU ETS."

(6) **Følgende** indsættes som artikel 3ga til 3ge:

*"Artikel 3ga*

### **Indfasning af krav til søtransport**

Rederierne skal returnere kvoter efter følgende tidsplan:

- (a) 20 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for 2023
- (b) 45 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for 2024
- (c) 70 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for 2025
- (d) 100 % af de verificerede emissioner, der er rapporteret for 2026 og hvert år derefter.

I det omfang der returneres færre kvoter i forhold til de verificerede emissioner fra søtransport i årene 2023, 2024 og 2025, annulleres en tilsvarende mængde kvoter i stedet for at blive auktioneret i henhold til artikel 10, når forskellen mellem verificerede emissioner og returnerede kvoter er blevet fastlagt for hvert år.

*Artikel 3gb*

### **Overvågning og rapportering af emissioner fra søtransport**

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

---

(\*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

*Artikel 3gc*

### **Verifikation og akkreditering af emissioner fra søtransport**

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

---

(\*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

## *Artikel 3gd*

### **Administrerende myndighed for et rederi**

1. Den administrerende myndighed for et rederi er:

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

I givet fald ajourføres den ansvarlige administrative myndighed for et rederi hvert andet år.

2. Kommissionen skal ud fra de bedste tilgængelige oplysninger:

inden den 1. februar 2024 offentliggøre en liste over rederier, der udførte en søfartsaktivitet, der er opført i bilag I, og som faldt ind under det anvendelsesområde, der er defineret i artikel 3g, den 1. januar 2023 eller med virkning fra samme dato, med angivelse af den administrerende myndighed for hvert rederi i overensstemmelse med stk. 1 og

mindst hvert andet år derefter ajourføre listen for at henføre rederier til en anden administrerende myndighed, hvor det er relevant, eller for at medtage rederier, som efterfølgende har udført en søfartsaktivitet, der er opført i bilag I, og som faldt ind under det anvendelsesområde, der er defineret i artikel 3g.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at fastsætte detaljerede regler for de administrerende myndigheders administration af rederier i henhold til dette direktiv. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22a, stk. 2.

## *Artikel 3ge*

### **Rapportering og revision**

1. Kommissionen overvejer eventuelle ændringer i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisations vedtagelse af en global markedsbaseret foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport. I tilfælde af vedtagelse af en sådan foranstaltning og under alle omstændigheder inden den samlede statusopgørelse i 2028 og senest den 30. september 2028 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den undersøger en sådan foranstaltning. Kommissionen kan i givet fald følge rapporten op med et lovgivningsforslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at ændre dette direktiv i fornødent omfang.

2. Kommissionen overvåger gennemførelsen af dette kapitel og eventuelle tendenser for så vidt angår selskaber, der ønsker at undgå at være bundet af kravene i dette

direktiv. Hvis det er relevant, foreslår Kommissionen foranstaltninger til at forhindre en sådan undgåelse."

- (7) Artikel 3h affattes således:

*"Artikel 3h*

**Anvendelsesområde**

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

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

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

- (9) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

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

(b) følgende stykke tilføjes:

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

- (10) I artikel 9 tilføjes følgende stykke:

"I [året efter denne ændrings ikrafttræden] nedsættes den samlede EU-kvotemængde med [-mio. kvoter (fastsættes afhængigt af ikrafttrædelsesåret)]. Samme år øges den samlede EU-kvotemængde med 79 mio. kvoter til søtransport. Fra [året efter denne ændrings ikrafttræden] er den lineære faktor 4,2 %. Kommissionen offentliggør den samlede EU-kvotemængde senest 3 måneder efter [datoen for ikrafttrædelsen af den ændring, der skal indsættes]."

- (11) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

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

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

Derudover auktioneres 2,5 % af den samlede kvotemængde mellem [året efter direktivets ikrafttræden] og 2030 til Moderniseringsfonden. De medlemsstater, der modtager denne kvotemængde, er medlemsstater med et BNP pr. indbygger i markedspriser på under 65 % af EU-gennemsnittet i perioden 2016-2018. Midlerne svarende til denne kvotemængde fordeles i overensstemmelse med del B i bilag IIb."

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

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

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

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

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

"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv vedrørende auktioners tidsmæssige og administrative forløb og andre aspekter, herunder de nærmere bestemmelser for overførsel af en del af indtægterne til Unionens budget, for at sikre, at de gennemføres på en åben, gennemsigtig, harmoniseret og ikkediskriminerende måde. "

(12) Artikel 10a ændres således:

(a) Stk. 1 ændres således:

i) efter andet afsnit indsættes følgende to afsnit:

"For anlæg, der er omfattet af forpligtelsen til at foretage energisyn i henhold til artikel 8, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU(\*) [Artikelhenvisning opdateres med det reviderede direktiv], tildeles gratisdeling kun fuldt ud, hvis anbefalingerne i synsrapporten gennemføres, i det omfang tilbagebetalingsperioden for de relevante investeringer ikke overstiger fem år, og omkostningerne ved disse investeringer er forholdsmæssige. Ellers nedsættes mængden af gratisdeling med 25 %. Mængden af gratisdelinger må ikke reduceres, hvis en operatør påviser, at den har gennemført andre foranstaltninger, der fører til reduktioner af drivhusgasemissionerne svarende til dem, der anbefales i synsrapporten. De i første afsnit omhandlede foranstaltninger tilpasses i overensstemmelse hermed.

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

---

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



(\*\*) [fuldstændig CBAM-reference]

ii) i slutningen af tredje afsnit tilføjes følgende punktum:

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

(b) Følgende stk. 1a indsættes:

"1a. Der tildeles ingen gratis kvoter i forbindelse med produktion af produkter, der er opført i bilag I til forordning [CBAM] fra datoen for anvendelse af CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanismen.

Uanset det foregående afsnit skal produktionen af disse produkter i de første år af anvendelsen af forordning [CBAM] tildeles gratis i reducerede mængder. Der anvendes en faktor, der reducerer gratistildelingen for produktion af disse produkter (CBAM-faktor). CBAM-faktoren er lig med 100 % for perioden under ikrafttrædelsen af [CBAM-forordningen] og udgangen af 2025 og 90 % i 2026, og den reduceres med 10 procentpoint hvert år for at nå 0 % i det tiende år.

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

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

(c) Stk. 2 ændres således:

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

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

iii) i tredje afsnit tilføjes som litra d) følgende:

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

iv) fjerde afsnit affattes således:

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

(d) Stk. 3 og 4 udgår.

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

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

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

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

(g) Stk. 8 affattes således:

"8. 365 mio. kvoter fra den mængde, der ellers kunne tildeles gratis i henhold til denne artikel, og 85 mio. kvoter fra den mængde, der ellers kunne auktioneres i henhold til artikel 10, samt de kvoter, der følger af reduktionen af gratistildelinger som omhandlet i artikel 10a, stk. 1a, stilles til rådighed for en fond med det formål at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier og -processer og bidrage til nulforureningsmål ("innovationsfonden"). Kvoter, der ikke udstedes til luftfartøjsoperatører på grund af lukningen af luftfartøjsoperatører, og som ikke er nødvendige for at dække manglende returneringer fra disse operatørers side, skal også anvendes til innovationsstøtte som omhandlet i første afsnit.

Derudover skal 50 mio. ikketildelte kvoter fra markedsstabilitetsreserven supplere eventuelle resterende indtægter fra de 300 mio. kvoter for perioden fra 2013 til 2020 i henhold til Kommissionens afgørelse 2010/670/EU(\*) og anvendes rettidigt til innovationsstøtte, jf. første afsnit. Desuden tildeles de eksterne formålsbestemte indtægter, der er omhandlet i artikel 21, stk. 2, i forordning (EU) [FuelEU Maritime], innovationsfonden og gennemføres i overensstemmelse med dette stykke.

Innovationsfonden skal dække de sektorer, der er opført i bilag I og bilag III, herunder miljømæssigt forsvarlig CO<sub>2</sub>-opsamling og -anvendelse ("CCU"), som bidrager væsentligt til at modvirke klimaændringer, samt produkter, der erstatter kulstofintensive produkter, der produceres i de sektorer, der er opført i bilag I, og bidrage til at stimulere opførelsen og driften af projekter, der tager sigte på miljømæssigt forsvarlig opsamling og geologisk lagring ("CCS") af CO<sub>2</sub>, samt innovative teknologier for vedvarende energi og energilagring i geografisk afbalancerede områder. Innovationsfonden kan også støtte banebrydende innovative teknologier og infrastruktur til dekarbonisering af den maritime sektor og til produktion af kulstoffattige og kulstoffrie brændstoffer inden for luftfart, jernbanetransport og vejtransport. Der skal lægges særlig vægt på projekter i sektorer, der er omfattet af [CBAM-forordningen], for at støtte innovation inden for lavemissionsteknologier, CCU, CCS, vedvarende

energi og energilagring på en måde, der bidrager til at modvirke klimaændringer.

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

Kommissionen sikrer, at de kvoter, der er bestemt til innovationsfonden, auktioneres i overensstemmelse med principperne og bestemmelserne i artikel 10, stk. 4. Auktionsprovenuet udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5. Budgetforpligtelser til foranstaltninger, der løber over mere end et regnskabsår, kan opdeles på flere år i årlige rater.

Projekterne udvælges på grundlag af objektive og gennemsigtige kriterier, idet der, hvor det er relevant, tages hensyn til, i hvilket omfang projekterne bidrager til at opnå emissionsreduktioner, der ligger et godt stykke under de i stk. 2 omhandlede benchmarks. Projekterne skal have potentiale til at kunne anvendes på mange felter eller til i betydelig grad at sænke omkostningerne ved at overgå til en kulstoffattig økonomi i de pågældende sektorer. Projekter, der involverer CCU, skal give en netto reduktion af emissionerne og sikre undgåelse eller permanent lagring af CO<sub>2</sub>. I forbindelse med tilskud, der ydes gennem indkaldelser af forslag, kan der ydes støtte til op til 60 % af de relevante projektomkostninger, hvoraf op til 40 % ikke behøver at afhænge af verificeret undgåelse af drivhusgasemissioner, forudsat at forud fastsatte milepæle under hensyntagen til den anvendte teknologi nås. I tilfælde af støtte ydet gennem udbud og i tilfælde af teknisk bistand kan op til 100 % af de relevante projektomkostninger støttes.

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

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

---

(\*) Kommissionens afgørelse 2010/670/EU af 3. november 2010 om kriterier og foranstaltninger til finansiering af kommercielle demonstrationsprojekter, der tager sigte på miljømæssigt forsvarlig opsamling og geologisk lagring af CO<sub>2</sub>, samt demonstrationsprojekter vedrørende innovative teknologier for vedvarende energi inden for rammerne af ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 290 af 6.11.2010, s. 39).

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

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

(i) Følgende stk. 22 tilføjes:

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

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

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

(14) Artikel 10d ændres således:

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

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

De investeringer, der støttes, skal være i overensstemmelse med målene i dette direktiv samt målene i Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt (\*) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 (\*\*) og de langsigtede mål som udtrykt i Parisaftalen. Der ydes ikke støtte fra moderniseringsfonden til energiproduktionsanlæg, der anvender fossile brændstoffer."

---

(\*) COM(2019) 640 final.

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

(b) Stk. 2 affattes således:

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

- a) produktion og anvendelse af elektricitet fra vedvarende energikilder
- b) opvarmning og køling fra vedvarende energikilder
- c) forbedring af energieffektiviteten på efterspørgselsiden, herunder inden for transport, bygninger, landbrug og affald
- d) energilagring og modernisering af energinet, herunder fjernvarmenetværk, eltransmissionsnet og øgede sammenkoblinger mellem medlemsstaterne

- e) støtte til lavindkomsthusholdninger, herunder i landdistrikter og fjernliggende områder, med henblik på at bekæmpe energifattigdom og modernisere deres opvarmningssystemer og
- f) en retfærdig omstilling i kulstofafhængige regioner i de støttemodtagende medlemsstater med henblik på at støtte omplacering, omskoling og opkvalificering af arbejdstagere, uddannelse, jobsøgningsinitiativer og nystartede virksomheder i dialog med arbejdsmarkedets parter."

(15) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 2 affattes således:

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

(b) Stk. 2a udgår.

(c) Stk. 3 affattes således:

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

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

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

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

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

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

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

(e) Som stk. 3b indsættes:

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

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

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

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

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

---

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

(17) Overskriften på kapitel IV affattes således:

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

(18) Artikel 16 ændres således:

(a) Stk. 2 affattes således:

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

(b) Følgende stk. 3a indsættes:

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

(c) Følgende stk. 11a indsættes:

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

- (19) Artikel 18b affattes således:

*"Artikel 18b*

**Bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og andre relevante organisationer**

Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til artikel 3c, stk. 4, artikel 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge og 18a kan Kommissionen og de administrerende myndigheder anmode om bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed eller en anden relevant organisation og kan med henblik herpå indgå passende aftaler med disse organisationer."

- (20) I artikel 30, stk. 2, tilføjes følgende punktum:

"De foranstaltninger, der gælder for CBAM-sektorer, revideres løbende i lyset af anvendelsen af forordning xxx [henvisning til CBAM]."

- (21) Følgende indsættes som kapitel IVa efter artikel 30:

**"KAPITEL IVa**

**EMISSIONSHANDELSSYSTEM FOR BYGNINGER OG VEJTRANSPORT**

*Artikel 30a*

**Anvendelsesområde**

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

*Artikel 30b*

**Drivhusgasemissionstilladelser**

1. Medlemsstaterne sikrer, at regulerede enheder fra den 1. januar 2025 ikke udøver de aktiviteter, der er omhandlet i bilag III, medmindre den regulerede enhed er i besiddelse af en tilladelse udstedt af en kompetent myndighed i overensstemmelse med stk. 2 og 3.
2. Den regulerede enheds ansøgning til den kompetente myndighed i henhold til stk. 1 om en drivhusgasemissionstilladelse i henhold til dette kapitel skal mindst indeholde en beskrivelse af:
  - (a) den regulerede enhed
  - (b) den type brændsel, der overgår til forbrug, og som anvendes til forbrænding i bygnings- og vejtransportsektoren som defineret i bilag III, og de måder, hvorpå brændstofferne frigives til forbrug
  - (c) den eller de endelige anvendelsesformål for de brændstoffer, der overgår til forbrug i forbindelse med den aktivitet, der er omhandlet i bilag III
  - (d) planlagte foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner i overensstemmelse med de retsakter, der er omhandlet i artikel 14 og 30f

- (e) et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i litra a)-d).
3. Den kompetente myndighed udsteder en drivhusgasemissionstilladelse til den regulerede enhed, der er omhandlet i stk. 1, for den aktivitet, der er omhandlet i bilag III, hvis den finder det godtgjort, at enheden er i stand til at overvåge og rapportere emissioner svarende til de mængder brændstof, der overgår til forbrug i henhold til bilag III.
4. Drivhusgasemissionstilladelser skal mindst indeholde følgende:
- (f) navn og adresse på den regulerede enhed
- (g) en beskrivelse af, hvordan den regulerede enhed frigiver brændstofferne til forbrug i de sektorer, der er omfattet af dette kapitel
- (h) en liste over de brændstoffer, som den regulerede enhed frigiver til forbrug i de sektorer, der er omfattet af dette kapitel
- (i) en overvågningsplan, der opfylder kravene i de retsakter, der er omhandlet i artikel 14
- (j) rapporteringskrav, der er fastsat ved de retsakter, der er omhandlet i artikel 14
- (k) en forpligtelse til at returnere kvoter, der er udstedt i henhold til dette kapitel, svarende til de samlede emissioner i hvert kalenderår, som verificeret i overensstemmelse med artikel 15, senest fire måneder efter udgangen af det pågældende år.
5. Medlemsstaterne kan tillade de regulerede enheder at ajourføre overvågningsplanerne uden at ændre tilladelsen. Regulerede enheder indsender eventuelle ajourførte overvågningsplaner til den kompetente myndighed til godkendelse.
6. Den regulerede enhed underretter den kompetente myndighed om alle planlagte ændringer af arten af dens aktivitet eller af de brændstoffer, den frigiver til forbrug, og som kan kræve en ajourføring af drivhusgasemissionstilladelsen. Hvis det er relevant, ajourfører den kompetente myndighed tilladelsen i overensstemmelse med de retsakter, der er omhandlet i artikel 14. Hvis identiteten på den regulerede enhed, der er omfattet af dette kapitel, ændres, ajourfører den kompetente myndighed tilladelsen, så den indeholder navn og adresse på den nye regulerede enhed.

#### *Artikel 30c*

#### **Samlet mængde kvoter**

1. Den EU-kvotemængde, der udstedes i henhold til dette kapitel hvert år fra 2026, nedsættes lineært fra og med 2024. 2024-værdien defineres som emissionsgrænserne for 2024 beregnet på grundlag af referenceemissionerne i henhold til artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842(\*) for de sektorer, der er omfattet af dette kapitel, og ved anvendelse af det lineære reduktionsforløb for alle emissioner, der er omfattet af nævnte forordning. Mængden nedsættes hvert år efter 2024 med en lineær reduktionsfaktor på 5,15 %. Senest den 1. januar 2024 offentliggør Kommissionen den samlede EU-kvotemængde for 2026.



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

---

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

#### *Artikel 30d*

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

1. Fra 2026 auktioneres kvoter, der er omfattet af dette kapitel, medmindre de overføres til den markedsstabilitetsreserve, der er oprettet ved afgørelse (EU) 2015/1814. De kvoter, der er omfattet af dette kapitel, auktioneres særskilt fra de kvoter, der er omfattet af kapitel II, IIa og III.
2. Auktioneringen af kvoter i henhold til dette kapitel begynder i 2026 med en mængde svarende til 130 % af auktionsmængderne for 2026 fastsat på grundlag af den samlede EU-kvotemængde for det pågældende år og de respektive auktionskvoter og -mængder i henhold til stk. 3, 5 og 6. De yderligere mængder, der skal auktioneres, må kun anvendes til returnering af kvoter i henhold til artikel 30e, stk. 2, og fratrækkes auktionsmængderne for perioden 2028-2030. Betingelserne for disse tidlige auktioner fastsættes i overensstemmelse med stk. 7 og artikel 10, stk. 4.  
I 2026 oprettes der 600 mio. kvoter, der er omfattet af dette kapitel, som beholdninger i markedsstabilitetsreserven i henhold til artikel 1a, stk. 3, i afgørelse (EU) 2015/1814.
3. 150 mio. kvoter udstedt i henhold til dette kapitel auktioneres, og alle indtægter fra disse auktioner stilles til rådighed for innovationsfonden oprettet i henhold til artikel 10a, stk. 8. Artikel 10a, stk. 8, finder anvendelse på de kvoter, der er omhandlet i dette stykke.
4. Den samlede mængde kvoter, der er omfattet af dette kapitel, efter fradrag af de mængder, der er fastsat i stk. 3, auktioneres af medlemsstaterne og fordeles mellem dem i andele, der svarer til andelen af referenceemissioner i henhold til artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) 2018/842 for de sektorer, der er omfattet af dette kapitel, i gennemsnit for perioden 2016-2018 i den pågældende medlemsstat.
5. Medlemsstaterne fastsætter anvendelsen af indtægterne fra auktioneringen af de i stk. 4 omhandlede kvoter, bortset fra de indtægter, der er fastlagt som egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF og opført på

Unionens budget. Medlemsstaterne anvender deres indtægter til en eller flere af de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, eller til en eller flere af følgende:

- (a) foranstaltninger, der har til formål at bidrage til dekarbonisering af opvarmning og køling af bygninger eller til nedbringelse af energibehovet i bygninger, herunder integration af vedvarende energi og relaterede foranstaltninger i henhold til artikel 7, stk. 11, og artikel 12 og 20 i direktiv 2012/27/EU [henvisninger skal ajourføres med det reviderede direktiv], samt foranstaltninger til at yde finansiel støtte til lavindkomsthusholdninger i bygninger med den dårligste ydeevne
- (b) foranstaltninger, der har til formål at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer eller yde finansiel støtte til etablering af fuldt ud interoperabel optankningsinfrastruktur og opladningsinfrastruktur til nulemissionskøretøjer eller foranstaltninger til at tilskynde til en overgang til offentlige transportformer og forbedre multimodaliteten eller yde finansiel støtte med henblik på at håndtere sociale aspekter vedrørende lav- og mellemindkomsttransportbrugere.

Medlemsstaterne anvender en del af deres auktionsindtægter, der genereres i overensstemmelse med denne artikel, til at håndtere sociale aspekter af emissionshandelen i henhold til dette kapitel med særlig vægt på sårbare husholdninger, sårbare mikrovirksomheder og sårbare transportbrugere som defineret i forordning (EU) 20.../nn [forordningen om den europæiske sociale klimafond](\*). Hvis en medlemsstat forelægger Kommissionen en [social klimaplan] i henhold til nævnte forordning, anvender medlemsstaten bl.a. disse indtægter til finansiering af denne plan.

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

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

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

---

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

(\*\*) [indsæt henvisning]

## **Overdragelse, returnering og annullering af kvoter**

1. Artikel 12 finder anvendelse på de emissioner, regulerede enheder og kvoter, der er omfattet af dette kapitel, med undtagelse af artikel 12, stk. 2a, stk. 2a, stk. 3, stk. 3a, stk. 4, tredje og fjerde punktum, og stk. 5. I den forbindelse:
  - (a) forstås enhver henvisning til emissioner som en henvisning til de emissioner, der er omfattet af dette kapitel
  - (b) forstås enhver henvisning til operatører af anlæg, som om der var tale om en henvisning til de regulerede enheder, der er omfattet af dette kapitel
  - (c) skal enhver henvisning til kvoter læses som en henvisning til de kvoter, der er omfattet af dette kapitel.
2. Fra den 1. januar 2027 sørger medlemsstaterne for, at den regulerede enhed senest den 30. april hvert år returnerer et antal kvoter, der er omfattet af dette kapitel, svarende til de samlede emissioner, der svarer til den mængde brændstof, der er overgået til forbrug i henhold til bilag III, i det foregående kalenderår som verificeret i overensstemmelse med artikel 15 og 30f, og at disse kvoter efterfølgende annulleres.

### *Artikel 30f*

## **Overvågning, rapportering, verifikation af emissioner og akkreditering**

1. Artikel 14 og 15 finder anvendelse på de emissioner, regulerede enheder og kvoter, der er omfattet af dette kapitel. I den forbindelse:
  - (a) forstås enhver henvisning til emissioner som en henvisning til de emissioner, der er omfattet af dette kapitel
  - (b) forstås enhver henvisning til aktivitet, der er opført i bilag I, som om der var tale om en henvisning til den aktivitet, der er omhandlet i bilag III
  - (c) forstås enhver henvisning til operatører, som om der var tale om en henvisning til de regulerede enheder, der er omfattet af dette kapitel
  - (d) skal enhver henvisning til kvoter læses som en henvisning til de kvoter, der er omfattet af dette kapitel.
2. Medlemsstaterne sikrer, at hver reguleret enhed for hvert kalenderår fra 2025 overvåger de emissioner, der svarer til de mængder brændstof, der er overgået til forbrug i henhold til bilag III. De sikrer også, at hver reguleret enhed indberetter disse emissioner til den kompetente myndighed i det følgende år, begyndende i 2026, i overensstemmelse med de retsakter, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1.
3. Medlemsstaterne sikrer, at alle regulerede enheder, der er indehavere af en tilladelse i overensstemmelse med artikel 30b den 1. januar 2025, indberetter deres historiske emissioner for 2024 senest den 30. marts 2025.
4. Medlemsstaterne sikrer, at de regulerede enheder er i stand til pålideligt og nøjagtigt at identificere og dokumentere den mængde brændstof, der overgår til forbrug, og som anvendes til forbrænding i bygninger og vejtransportsektoren, jf. bilag III, og den endelige anvendelse af de brændstoffer, der frigives til

forbrug af de regulerede enheder. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at undgå enhver risiko for dobbelttælling af emissioner, der er omfattet af dette kapitel, og emissioner i henhold til kapitel II, IIa og III. Der vedtages detaljerede regler for at undgå dobbelttælling i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1.

5. Principperne for overvågning og rapportering af emissioner, der er omfattet af dette kapitel, er fastsat i bilag IV, del C.
6. Kriterierne for verifikation af emissioner, der er omfattet af dette kapitel, er anført i bilag V, del C.

#### *Artikel 30g*

#### **Administration**

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

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

#### *Artikel 30h*

#### **Foranstaltninger i tilfælde af overdreven prisstigning**

1. Hvis gennemsnitsprisen for kvoter på de auktioner, der gennemføres i henhold til den retsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 4, i mere end tre på hinanden følgende måneder overstiger den gennemsnitlige kvotepris i de seks forudgående på hinanden følgende måneder på auktionerne for de kvoter, der er omfattet af dette kapitel, vedtager Kommissionen hurtigst muligt en afgørelse om frigivelse af 50 mio. kvoter, der er omfattet af dette kapitel, fra markedsstabilitetsreserven i overensstemmelse med artikel 1a, stk. 7, i afgørelse (EU) 2015/1814.
2. Hvis gennemsnitsprisen for kvoter på auktioner, der gennemføres i henhold til den retsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 4, i mere end tre på hinanden følgende måneder er mere end tre gange den gennemsnitlige kvotepris i de seks forudgående på hinanden følgende måneder på auktionerne for de kvoter, der er omfattet af dette kapitel, vedtager Kommissionen hurtigst muligt en afgørelse om frigivelse af 150 mio. kvoter, der er omfattet af dette kapitel, fra markedsstabilitetsreserven i overensstemmelse med artikel 1a, stk. 7, i afgørelse (EU) 2015/1814.

### Revision af dette kapitel

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

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

### Artikel 2

#### Ændring af afgørelse (EU) 2015/1814

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

- (1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

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

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

- (b) Følgende stk. 4a indsættes:

"4a. Fra [året efter dette direktivs ikrafttræden] skal beregningen af det samlede antal kvoter i omsætning omfatte antallet af kvoter, der er udstedt for luftfart og søtransport siden årets begyndelse, og det antal kvoter, der er returneret af luftfartøjsoperatører og skibsoperatører for emissioner, for hvilke kvoter er de enheder, der kan anvendes i forbindelse med EU ETS-forpligtelser.

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

- (c) Stk. 5 og 5a affattes således:

"5. Hvis det samlede antal kvoter i omløb i et givet år ligger mellem 833 mio. og 1 096 mio. kvoter, trækkes et antal kvoter svarende til forskellen mellem det

samlede antal kvoter i omløb som anført i den seneste offentliggørelse, jf. stk. 4 i denne artikel, og 833 mio. kvoter fra den mængde kvoter, som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 10, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF, og overføres til reserven i en periode på 12 måneder fra den 1. september i det pågældende år. Hvis det samlede antal kvoter i omsætning overstiger 1 096 mio. kvoter, svarer det antal kvoter, der skal trækkes fra den kvotemængde, der skal auktioneres af medlemsstaterne i henhold til artikel 10, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF, og som skal overføres til reserven i en periode på 12 måneder, der begynder den 1. september det pågældende år, til 12 % af det samlede antal kvoter i omsætning. Uanset sidste punktum fordobles procentsatsen indtil den 31. december 2030.

Med forbehold af den samlede kvotemængde, der skal fratrækkes i henhold til dette stykke, tages der indtil den 31. december 2030 ikke hensyn til de kvoter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, første afsnit, litra b), i direktiv 2003/87/EF, ved fastsættelsen af medlemsstaternes andele, der bidrager til den samlede mængde.

5a. Medmindre andet besluttes ved den første gennemgang i overensstemmelse med artikel 3, er kvoter i reserven på over 400 mio. kvoter fra 2023 ikke længere gyldige."

(2) følgende indsættes som artikel 1a:

*"Artikel 1a*

**Markedsstabilitetsreservens funktion i bygnings- og vejtransportsektoren**

1. Kvoter, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, overføres til og frigives fra en særskilt del af den reserve, der er oprettet i henhold til artikel 1 i denne afgørelse, i overensstemmelse med reglerne i denne artikel.
2. Overførslen til reserven i henhold til denne artikel træder i kraft den 1. september 2027. De kvoter, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, overføres til, opbevares i og frigives fra reserven adskilt fra de kvoter, der er omfattet af artikel 1 i denne afgørelse.
3. I 2026 oprettes det i stk. 1 omhandlede afsnit i overensstemmelse med artikel 30d, stk. 2, andet afsnit, i direktiv 2003/87/EF. Senest den 1. januar 2031 er de kvoter, der er omhandlet i dette stykke, og som ikke frigives fra reserven, ikke længere gyldige.
4. Kommissionen offentliggør hvert år senest den 15. maj i det efterfølgende år det samlede antal kvoter i omsætning, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, adskilt fra antallet af kvoter i omsætning i henhold til artikel 1, stk. 4. Det samlede antal kvoter i omsætning i henhold til denne artikel i et givet år er det kumulative antal kvoter omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, der er udstedt i perioden siden den 1. januar 2026, minus det kumulative antal ton verificerede emissioner omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF for perioden mellem den 1. januar 2026 og den 31. december i samme år og eventuelle kvoter omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF, der er annulleret i overensstemmelse med artikel 12, stk. 4, i direktiv 2003/87/EF. Den første offentliggørelse finder sted senest den 15. maj 2027.
5. Hvis det samlede antal kvoter i omsætning i et givet år, som fastsat i den seneste offentliggørelse, jf. denne artikels stk. 4, overstiger 440 mio. kvoter,

trækkes der 100 mio. kvoter fra den kvotemængde, der er omfattet af kapitel IVa, og som skal auktioneres af medlemsstaterne i henhold til artikel 30d i direktiv 2003/87/EF, som overføres til reserven i en periode på 12 måneder, der begynder den 1. september det pågældende år.

6. Hvis det samlede antal kvoter i omsætning i et givet år er under 210 mio., frigives der 100 mio. kvoter, der er omfattet af kapitel IVa, fra reserven, som lægges til den kvotemængde, der er omfattet af kapitel IVa, og som skal auktioneres af medlemsstaterne i henhold til artikel 30d i direktiv 2003/87/EF. Er der mindre end 100 mio. kvoter i reserven, frigives alle kvoter i reserven i henhold til dette stykke.
7. De mængder, der skal frigives fra reserven i henhold til artikel 30h i direktiv 2003/87/EF, lægges til den kvotemængde, der er omfattet af kapitel IVa, og som medlemsstaterne skal auktionere i henhold til artikel 30d i direktiv 2003/87/EF senest tre måneder efter ikrafttrædelsen af den foranstaltning, der er vedtaget i henhold til artikel 30h i direktiv 2003/87/EF.
8. Artikel 1, stk. 8, og artikel 3 finder anvendelse på kvoter, der er omfattet af kapitel IVa i direktiv 2003/87/EF."

### *Artikel 3*

#### **Ændringer af forordning (EU) 2015/757**

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

- (1) I artikel 3 indsættes som litra q) og r):

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

r) "aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau": summen af de CO<sub>2</sub>-emissioner, som et selskab skal indberette i henhold til direktiv 2003/87/EF, for alle skibe, som det har været ansvarligt for i rapporteringsperioden.

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

- (2) I artikel 4 tilføjes følgende stk. 8:

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

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

"2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre metoderne i bilag I og reglerne i bilag II for at tage hensyn til revisioner af direktiv 2003/87/EF, relevante internationale regler samt internationale og europæiske standarder. Kommissionen tillægges også beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre bilag I og II for at præcisere elementerne i de overvågningsmetoder, der er fastsat deri, i lyset af den teknologiske og videnskabelige udvikling og for at sikre, at EU ETS, der er oprettet i henhold til direktiv 2003/87/EF, fungerer effektivt."

(4) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 5 affattes således:

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

(b) Følgende stk. 6, 7 og 8 tilføjes:

"6. Senest tre måneder efter [datoen for ikrafttrædelsen af det reviderede ETS-direktiv] forelægger selskaberne den ansvarlige administrerende myndighed en overvågningsplan for hvert af deres skibe, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, som verifikatoren først vurderer som værende i overensstemmelse med denne forordning.

7. Uanset stk. 6 skal selskaberne for skibe, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde første gang efter ikrafttrædelsen af [datoen for ikrafttrædelsen af det reviderede ETS-direktiv], indsende en overvågningsplan i overensstemmelse med kravene i denne forordning til den ansvarlige forvaltningsmyndighed uden unødigt forsinkelse og senest tre måneder efter hvert skibs første anløb af en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

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

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

(5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

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

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

(b) Følgende stk. 5 tilføjes:

"5. Den administrerende myndighed godkender ændringer af overvågningsplanen i henhold til stk. 2, litra a), b), c) og d), i



overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter, som Kommissionen vedtager i henhold til andet afsnit i dette stykke.

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

(6) i artikel 10, stk. 1, indsættes som litra k):

"k) samlede aggregerede CO<sub>2</sub> -emissioner, der skal indberettes i henhold til direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter."

(7) Følgende indsættes som artikel 11a:

#### *"Artikel 11a*

### **Rapportering og indsendelse af aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau**

1. Selskaberne fastlægger de aggregerede emissionsdata på rederiniveau i en rapporteringsperiode på grundlag af dataene i emissionsrapporten og den rapport, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, for hvert skib, som de var ansvarlige for i rapporteringsperioden, i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 4.
2. Fra 2024 forelægger selskabet senest den 31. marts hvert år den ansvarlige administrerende myndighed de aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau, som omfatter emissionerne i den rapporteringsperiode, der skal indberettes i henhold til direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter, i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i de delegerede retsakter vedtaget i henhold til stk. 4, og som verificeres i overensstemmelse med kapitel III i denne forordning ("verificerede aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau").
3. Den administrerende myndighed kan kræve, at virksomhederne indsender verificerede aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau før den 31. marts, men ikke tidligere end den 28. februar.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning med reglerne for overvågning og rapportering af aggregerede data på virksomhedsniveau og for indsendelse af aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau til den administrerende myndighed."

(8) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

(a) Titlen affattes således:

**"Format for emissionsrapporten og rapportering af aggregerede emissionsdata på virksomhedsniveau"**

(b) Stk. 1 affattes således:

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

(9) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 2 affattes således:

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

(b) Følgende tilføjes som stk. 5 og 6:

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

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

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

(10) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

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

"d) de beregninger, der fører til bestemmelse af de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner og de samlede aggregerede CO<sub>2</sub>-emissioner, der skal rapporteres i henhold til direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter".

(b) Følgende stk. 4 tilføjes:

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

(11) I artikel 15 tilføjes følgende stk. 6:

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

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

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

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

(13) Artikel 20, stk. 3, affattes således:

"3. For skibe, der ikke har overholdt overvågnings- og rapporteringskravene i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvis andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har sikret overholdelse, kan den kompetente myndighed i indsejlingshavns medlemsstat, efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, udstede en afgørelse om bortvisning, som meddeles Kommissionen, EMSA, de øvrige medlemsstater og den pågældende flagstat. Som følge af udstedelsen af en sådan afgørelse om bortvisning skal enhver medlemsstat, med undtagelse af den medlemsstat, hvis flag skibet fører, nægte det pågældende skib adgang til en af sine havne, indtil rederiet opfylder sine overvågnings- og rapporteringsforpligtelser i henhold til artikel 11 og 18. Hvis skibet fører en medlemsstats flag, skal den pågældende medlemsstat, efter at have givet det pågældende rederi lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, påbyde, at skibet tilbageholdes, indtil rederiet opfylder sine forpligtelser. Opfyldelsen af disse forpligtelser bekræftes ved forelæggelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument for den kompetente nationale myndighed, som udstedte afgørelsen om bortvisning. Dette stykke berører ikke de internationale søfartsregler, der gælder i tilfælde af nødstedte skibe."

(14) I artikel 23 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 2 tilføjes følgende afsnit:

"Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 5, stk. 2, for så vidt angår sikring af, at EU ETS fungerer, og artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 5, artikel 11a, stk. 4, artikel 13, stk. 6, og artikel 15, stk. 6, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra ikrafttrædelsen af [den reviderede MRV-forordning]."

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

#### *Artikel 4*

##### **Gennemførelse**

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

#### *Artikel 5*

##### **Overgangsbestemmelser**

1. Når medlemsstaterne opfylder deres forpligtelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i dette direktiv, sikrer de, at deres nationale lovgivning til gennemførelse af artikel 3, litra u), artikel 10a, stk. 3 og 4, artikel 10c, stk. 7, og bilag I, punkt 1, i direktiv 2003/87/EF, i den version, der var gældende den [dagen før datoen

for dette direktivs ikrafttræden], fortsat finder anvendelse indtil den 31. december 2025.

#### *Artikel 6*

#### **Anvendelsesdato for artikel 3**

Artikel 3 finder anvendelse fra [datoen for ikrafttrædelsen af det reviderede ETS-direktiv].

#### *Artikel 7*

#### **Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### *Artikel 8*

#### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne. Artikel 3 er imidlertid bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

# **FINANSIERINGSOVERSIGT**

## **Indholdsfortegnelse**

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME
  - 1.1 Forslagets/initiativets betegnelse
  - 1.2 Berørt(e) politikområde(r)
  - 1.3 Forslaget/initiativet vedrører:
  - 1.4 Mål
    - 1.4.1 Generelle mål
    - 1.4.2 Specifikke mål
    - 1.4.3 Forventede resultater og virkninger
    - 1.4.4 Resultatindikatorer
  - 1.5 Forslagets/initiativets begrundelse
    - 1.5.1 Krav, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for gennemførelse af initiativet
    - 1.5.2 Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis
    - 1.5.3 Erfaringer fra lignende foranstaltninger
    - 1.5.4 Sammenhæng med den flerårige finansielle ramme og eventuelle synergivirkninger med andre relevante instrumenter
    - 1.5.5 Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling
  - 1.6 Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger
  - 1.7 Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)
- 2 FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER
  - 2.1 Bestemmelser om kontrol og rapportering
  - 2.2 Forvaltnings- og kontrolsystem(er)
    - 2.2.1 Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi
    - 2.2.2 Oplysninger om de udpegede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem
    - 2.2.3 Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)
  - 2.3 Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder
- 3 FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1 Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2 Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne
  - 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne
  - 3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger
  - 3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne
  - 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme
  - 3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen
- 3.3 Anslåede virkninger for indtægterne

**FINANSIERINGSOVERSIGT**  
**FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME**

**1.1. Forslagets/initiativets betegnelse**

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF og afgivelse (EU) 2015/1814 med henblik på at styrke EU's emissionshandelssystem og udvide det i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner for 2030.

**1.2. Berørt(e) politikområde(r)**

Klimaindsats  
Udgiftsområde 3 — Naturressourcer og miljø  
Afsnit 9 — Miljø og klimaindsats

**1.3. Forslaget/initiativet vedrører:**

- en ny foranstaltning
- en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning<sup>67</sup>
- en forlængelse af en eksisterende foranstaltning
- en sammenlægning eller omlægning af en eller flere foranstaltninger til en ny/anden foranstaltning

**1.4. Mål**

*1.4.1. Generelle mål*

At revidere ETS-direktivet på en måde, der svarer til klimaambitionen for 2030, med henblik på at nå en netto reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne og med en gradvis og afbalanceret kurs hen imod klimaneutralitet senest i 2050 på en omkostningseffektiv og sammenhængende måde, samtidig med at der tages hensyn til behovet for en retfærdig omstilling og behovet for, at alle sektorer bidrager til EU's klimaindsats.

*1.4.2. Specifikke mål*

Specifikt mål nr. 1

Styrkelse af EU's emissionshandelssystem (EU ETS) inden for dets nuværende anvendelsesområde med henblik på at yde et passende bidrag til et samlet mål på mindst -55 % drivhusgasemissioner i forhold til 1990.

Specifikt mål nr. 2

Sikring af fortsat effektiv beskyttelse af de sektorer, der er udsat for en betydelig risiko for kulstoflækage, samtidig med at der tilskyndes til indførelse af lavemissionsteknologier.

Specifikt mål nr. 3

Håndtering af de fordelingsmæssige og sociale virkninger af denne overgang ved at revidere anvendelsen af auktionsindtægter og størrelsen og funktionen af mekanismerne til lavemissionsfinansiering.

<sup>67</sup> Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

#### Specifikt mål nr. 4

Sikring af, at de øvrige andre sektorer ud over dem, der i øjeblikket er omfattet af EU ETS, bidrager omkostningseffektivt til de emissionsreduktioner, der er nødvendige i overensstemmelse med EU's mål og Parisaftalens forpligtelser, navnlig ved at medtage emissioner fra søtransport i EU ETS og ved at ændre forordning (EU) 2015/757 for at gøre den egnet til emissionshandel.

#### Specifikt mål nr. 5

Sikring af, at de øvrige andre sektorer ud over dem, der i øjeblikket er omfattet af EU ETS, bidrager omkostningseffektivt til de emissionsreduktioner, der er nødvendige i overensstemmelse med EU's mål og Parisaftalens forpligtelser, også ved at medtage emissionshandel for bygninger og vejtransport, samtidig med at der sikres synergier med andre supplerende politikker, der er målrettet mod disse sektorer.

#### Specifikt mål nr. 6

Revision af markedsstabilitetsreserven (MSR) i overensstemmelse med den tilsvarende retlige forpligtelse og undersøgelse af eventuelle ændringer af dens udformning, opfyldelse af de retlige mål i afgørelsen om markedsstabilitetsreserven og behandling af eventuelle spørgsmål, der måtte blive rejst i forbindelse med det øgede ambitionsniveau.

#### *1.4.3. Forventede resultater og virkninger*

*Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.*

Den nuværende ETS-lovgivning blev revideret i 2018 med henblik på at opnå en reduktion på 43 % i EU's ETS-emissioner frem til 2030 i forhold til 2005, hvilket er i overensstemmelse med et emissionsreduktionsmål for hele EU på mindst 40 % inden 2030 i forhold til 1990. Hvis lovgivningen forbliver uændret, vil de økonomiske sektorer, der i øjeblikket er omfattet af ETS, ikke yde et tilstrækkeligt bidrag til det reviderede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner i EU på mindst -55 % i 2030 i forhold til 1990.

Dette initiativ fastlægger de rammer, der er nødvendige for at opnå de forventede emissionsreduktioner ved at:

- gøre EU's emissionshandelssystem egnet til den øgede klimaambition om en nettoemissionsreduktion på mindst 55 % som fastsat i den europæiske klimalov<sup>68</sup>.
- styrke innovationsfonden som en øget indsats for hurtigt at opskalere lavemissionsteknologier til markedet, således at EU kan nå sit emissionsreduktionsmål.
- styrke moderniseringsfonden for at fremskynde moderniseringen af energisystemerne i lavindkomstmedlemsstater.
- sikre, at søtransportsektoren bidrager omkostningseffektivt til de emissionsreduktioner, der er nødvendige i overensstemmelse med EU's mål og Parisaftalens forpligtelser, ved navnlig som minimum at dække emissioner fra søtransport inden for EØS.

<sup>68</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for opnåelse af klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).



— sikre det relevante bidrag fra sektorerne for vejtransport og bygninger til det nye mål for reduktion af drivhusgasemissioner.

Rammen revideres på en måde, der bevarer integriteten af det nuværende emissionshandelssystem og tager hensyn til behovet for at håndtere fordelingsproblemer og energifattigdom.

#### 1.4.4. *Resultatindikatorer*

*Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.*

Indikator nr. 1: Niveaueet for reduktion af drivhusgasemissioner i EU i 2030 (reduktionsmål på 55 % i forhold til 1990 som fastsat i den europæiske klimalov).

Indikator nr. 2: Niveaueet for reduktion af drivhusgasemissioner for sektorerne i EU's nuværende emissionshandelssystem (ETS) i 2030 (reduktionsmål på 61 % i forhold til 2005)

Indikator nr. 3: Niveaueet for reduktion af drivhusgasemissioner for vejtransport- og bygningssektoren i det nye emissionshandelssystem i 2030 (reduktionsmål på 43 % i forhold til 2005).

Niveauerne for reduktion af drivhusgasemissioner i EU rapporteres i henhold til forordning (EU) 2018/1999 og anden afledt lovgivning vedrørende overvågning og rapportering i ETS.

### 1.5. **Forslagets/initiativets begrundelse**

#### 1.5.1. *Krav, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for gennemførelse af initiativet*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv, og Kommissionen udarbejder de relevante gennemførelsesforanstaltninger.

Yderligere foranstaltninger, der skal udvikles, fra og med vedtagelsen af direktivet, vil omfatte revision og vedtagelse af en række sekundære retsakter. Dette vil navnlig vedrøre den afledte ret, der fastsætter detaljerede regler for auktionering, EU-registret, Overvågning og rapportering af emissioner og verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer samt gratis tildeling. Gennemførelsen vil også kræve en grundig IT-udvikling i EU-registret for at håndtere nye typer kvoter og nye operatører og iværksætte en ny udbudsprocedure for den fælles auktionsplatform. IT-udviklings- og indkøbsvalg vil blive gennemført i overensstemmelse med meddelelsen af 10. september 2020 om retningslinjer for finansiering af informationsteknologi og cybersikkerhed<sup>69</sup>.

#### 1.5.2. *Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.*

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, og EU's indsats kan effektivt supplere og styrke den regionale, nationale og lokale indsats. En forhøjelse af 2030-målet for reduktion af drivhusgasemissioner i EU vil påvirke mange sektorer i hele EU's økonomi, og en koordineret indsats på EU-plan er derfor absolut nødvendig og

<sup>69</sup> C(2020) 6126.

har en langt større chance for at føre til den nødvendige omstilling og fungere som en stærk drivkraft for omkostningseffektive forandringer og konvergens i opadgående retning. Desuden har mange af elementerne i dette forslag en vigtig dimension for det indre marked, navnlig mulighederne i forbindelse med beskyttelse mod kulstoflækage og mekanismerne til lavemissionsfinansiering.

Som et kulstofmarked tilskynder EU ETS til at gennemføre emissionsreduktioner ved hjælp af de mest omkostningseffektive løsninger først på tværs af de aktiviteter, som den dækker, og opnår større effektivitet i kraft af sin størrelse. Gennemførelse af en lignende foranstaltning på nationalt plan ville føre til mindre, fragmenterede kulstofmarkeder, risiko for konkurrenceforvridning og sandsynligvis føre til højere samlede reduktionsomkostninger. Den samme logik gælder for udvidelsen af CO<sub>2</sub>-prissætning til nye sektorer.

Søtransportsektorens grænseoverskridende dimension kræver en koordineret indsats på europæisk plan. EU's indsats kan også inspirere og bane vejen for udvikling af en global indsats, f.eks. for så vidt angår søtransport inden for Den Internationale Søfartsorganisation.

### 1.5.3. *Erfaringer fra lignende foranstaltninger*

ETS-direktivet er et eksisterende EU-politisk instrument, der blev vedtaget i 2003. Kommissionen har høstet værdifulde erfaringer i mere end 15 år, hvor EU ETS har været i drift.

Dette forslag bygger på erfaringerne fra tidligere revisioner og initiativer vedrørende EU's emissionshandelssystem, herunder den seneste revision, der blev afsluttet i 2018, meddelelsen om styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030, den langsigtede strategi for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi og andre relevante initiativer i forbindelse med den europæiske grønne pagt. Initiativet bygger også på processen baseret på integrerede nationale energi- og klimaplaner og den ramme, der er indeholdt i forordningen om forvaltning.

### 1.5.4. *Sammenhæng med den flerårige finansielle ramme og eventuelle synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Relaterede aktionsudgifter kan dækkes af bevillinger under LIFE-programmet<sup>70</sup> som aftalt under den nuværende FFR.

Dette forslag er en del af klima- og energipakken "Fit for 55". Det overordnede mål med pakken er at tilpasse EU-lovgivningen til EU's øgede klimaambitioner. Alle initiativer i pakken er tæt forbundne, og hver af dem afhænger af udformningen af de andre. Dette lovgivningsforslag supplerer forslagene i pakken og er i overensstemmelse med dem.

Overensstemmelse med andre EU-politikker sikres også gennem sammenhængen mellem konsekvensanalyserne for EU ETS og vurderingerne for den resterende del af klima-, energi- og transportrammen for 2030<sup>71</sup>, såsom komplementariteten af at

<sup>70</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2021/783 af 29. april 2021 om oprettelse af et program for miljø- og klimaindsatsen (LIFE) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1293/2013 (EUT L 172 af 17.5.2021, s. 53).

<sup>71</sup> Navnlig ESR, Forordningen om arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug (LULUCF), præstationsnormerne for CO<sub>2</sub>-emissioner fra biler og varevogne, direktivet om vedvarende energi

udvide emissionshandelen med direktivet om energieffektivitet<sup>72</sup>, og med andre foranstaltninger, der præsenteres som en del af viften af foranstaltninger til håndtering af drivhusgasemissioner fra søtransport. Der anvendes et fælles referencescenarie og fælles kernepolitiske scenarier med andre initiativer i pakken. Disse scenarier tager hensyn til alle relevante EU-tiltag og -politikker.

Yderligere administrative omkostninger kan begrænses ved, hvor det er muligt, at anvende eksisterende strukturer, der anvendes til direktivet om den generelle ordning for punktafgifter og energibeskatningsdirektivet. Yderligere energibesparelser vil til gengæld blive øget gennem det nye emissionshandelssystem med dets potentielle forbindelse til energibesparelser i henhold til artikel 7 i direktivet om energieffektivitet.

1.5.5. *Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling*

- Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

**Begrænset varighed**

gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger.

**Ubegrænset varighed**

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2023 til 2024,
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.6. **På tænkt(e) forvaltningsmetode(r)**<sup>73</sup>

**Direkte forvaltning** ved Kommissionen

i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

i gennemførelsesorganer

**Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

**Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget

internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)

Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond

---

(REDII), energieffektivitetsdirektivet (EED) samt på et senere tidspunkt direktivet om bygnings energimæssige ydeevne. Andre relevante initiativer omfatter revisionen af energibeskatningsdirektivet, handlingsplanen for nulforurening og revisionen af direktivet om industrielle emissioner, initiativer vedrørende mobilitet, såsom initiativer vedrørende transportbrændstoffer (FuelEU Maritime-initiativet og ReFuelEU Aviation-initiativet) og et forslag til en CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM).

<sup>72</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1).

<sup>73</sup> Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/DA/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.  
BudgWeb:

- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt

*Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

#### Bemærkninger

Forvaltningen af EU ETS-kvoter sker gennem lovgivning, som Kommissionens tjenestegrene har ansvaret for.

Innovationsfonden gennemføres i vid udstrækning af Forvaltningsorganet for Klima, Infrastruktur og Miljø (CINEA).

Moderniseringsfonden fungerer under de støttemodtagende medlemsstaters ansvar, som arbejder tæt sammen med Den Europæiske Investeringsbank (EIB), investeringskomitéen, der er nedsat for fonden, og Europa-Kommissionen.

## 2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

### 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

*Angiv hyppighed og betingelser.*

Kommissionen vil fortsat overvåge og evaluere, hvordan ETS fungerer, i sin årlige rapport om kulstofmarkedet, jf. artikel 10, stk. 5, i ETS-direktivet. Dette omfatter også virkningerne af den igangværende revision af ETS. Kommissionens årlige rapport om kulstofmarkedet og medlemsstaternes årlige rapport finder også anvendelse på de sektorer, som emissionshandelen udvides til. De MRV-data, der opnås gennem reguleringen af de nye sektorer, vil være en vigtig informationskilde for Kommissionen med henblik på at evaluere fremskridtene i de berørte sektorer.

Desuden er evalueringen af fremskridtene med anvendelsen af ETS-direktivet reguleret i den nuværende artikel 21, som kræver, at medlemsstaterne forelægger Kommissionen en årlig rapport med særlig opmærksomhed på spørgsmål som tildeling af kvoter, drift af registret, anvendelse af overvågning og rapportering, verifikation og akkreditering samt spørgsmål vedrørende overholdelse.

Endelig gennemfører Kommissionen regelmæssigt undersøgelser af forskellige relevante aspekter af EU's klimapolitik.

### 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

#### 2.2.1. *Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Ikke relevant — Forslaget gennemfører ikke et nyt finansielt program, men udformer en langsigtet politik. Forvaltningsmetode, finansieringsmekanismer, betalingsvilkår og kontrolstrategi i forbindelse med fejlprocenter finder ikke anvendelse. Gennemførelsen af dette forslag vil kræve omfordeling af menneskelige ressourcer i Kommissionen. Der er fastlagt passende procedurer herfor.

#### 2.2.2. *Oplysninger om de udpegede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

EU ETS er det vigtigste politiske værktøj til at nå EU's emissionsreduktioner fra ca. halvdelen af økonomien. Siden 2013 har Kommissionen haft til opgave at føre et EU-register, dvs. en onlinedatabase, der giver en nøjagtig bogføring af alle kvotetransaktioner, og drive en fælles auktionsplatform til auktionering af medlemsstaternes kvoter og den relevante støtteinfrastruktur for begge dele. EU-registret, hvor kvoter opbevares under EU ETS, er truet af en risiko for svigagtige cyberangreb, der kan resultere i tyveri eller misbrug af kvoter, hvilket kan føre til betydelige økonomiske tab (op til flere milliarder euro), retssager og betydelige konsekvenser for Kommissionens omdømme og troværdighed. Risikoen er omfattende og involverer ud over GD CLIMA også GD DIGIT, HR-DS, BUDG og LS. Afbødende foranstaltninger er blevet iværksat. Den finansielle risiko vil stige i takt med stigninger i værdien af kvotemarkedet. Fordelingen af gratis kvoter til en meget højt samlet værdi kræver også strenge regler for, hvordan disse kvoter kan fordeles, og en garanti for overholdelsen af de gældende regler. Dette indebærer forvaltnings- og kontrolsystemer i medlemsstaterne og i Kommissionen. Endelig vil tilføjelsen af de nye sektorer til ETS øge systemets samlede dækning og dermed markedets værdi og den dermed forbundne risiko.

En styregruppe på højt niveau med deltagelse af det ansvarlige generaldirektorat og tilknyttede GD'er har eksisteret siden 2011. En fuldstændig risikovurdering er blevet gennemført i 2014, og denne har identificeret nye IT-sikkerhedsforanstaltninger, der er gennemført fra og med 2015. Som følge af de henstillinger, der er fremsat af den interne revisionstjeneste i sin revisionsberetning om EU ETS-registret (IT-sikkerhed), er der iværksat foranstaltninger til yderligere at forbedre sikkerheden i registret samt foranstaltninger vedrørende forvaltning, kvalitetssikring og prøvning. Yderligere afhjælpende foranstaltninger har været under gennemførelse siden 2014.

I 2019 blev der gennemført en ny risikovurdering for EU-registret. GD CLIMA udarbejdede en ny sikkerhedsplan med tolv sikkerhedsforanstaltninger, der skulle gennemføres inden for to år i tæt samarbejde med DIGIT.

Gennemførelsen overvåges på øverste ledelsesniveau med regelmæssige styringsudvalg mellem GD CLIMA og DIGIT.

- 2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Dette initiativ medfører ikke nye væsentlige kontroller/risici, som ikke vil være omfattet af en eksisterende intern ramme for kontrol. Ingen specifikke foranstaltninger ud over anvendelsen af finansforordningen påtænkes.

## 2.3. **Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder**

*Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.*

Som reaktion på de specifikke risici for svig for EU ETS har GD CLIMA styrket Kommissionens retningslinjer for faglig etik og integritet med en særlig "kodeks for etik og adfærd med hensyn til insiderhandel, svig og offentliggørelse af følsomme oplysninger" samt specifikke uddannelsesforløb og oplysningsinitiativer. Derudover er der udarbejdet en politik for klassificering af følsomme EU ETS-oplysninger og de tilhørende håndteringsinstrukser med 3 følsomhedsniveauer. De tilhørende tre ETS-mærkninger er godkendt af GD HR-DS (som opført i sikkerhedsmeddelelse 1, revision 10). I 2019 offentliggjorde GD HR-DS sikkerhedsmeddelelse C(2019) 1904 om ajourføring af politikken for følsomme ikkeklassificerede oplysninger (SNC). GD CLIMA offentliggjorde i overensstemmelse med denne nye politik nye håndteringsinstrukser for følsomme, ikke-klassificerede oplysninger fra GD CLIMA. Passende kurser for nyansatte organiseres regelmæssigt.

### 3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

#### 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

(2) Eksisterende udgiftsposter på budgettet

*I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.*

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB [1]	fra EFTA-lande [2]	fra kandidatlande [3]	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
3.	09 01 01 01	IOB	JA	NEJ	NEJ	NEJ
3.	09 02 03	OB	JA	NEJ	NEJ	NEJ
7.	20 01 02 01	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7.	20 02 06 01	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7.	20 02 06 02	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7.	20 02 06 03	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

(3) Nye budgetposter, som der er søgt om: Ikke relevant.

### 3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

#### 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme			3.	"naturressourcer og miljø"				
GD: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
Aktionsbevillinger								
09 02 03	Forpligtelser	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Betalinger	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Bevillinger I ALT GD CLIMA	Forpligtelser	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Betalinger	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Betalinger	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT								
		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 3 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Betalinger	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895



	Forpligtelser	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	<b>8,126</b>
Aktionsbevillinger I ALT	Betalinger	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	<b>5,622</b>
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	<b>6,273</b>
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)</b>	<b>Forpligtelser</b>	<b>= 4 + 6</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Betalinger</b>	<b>= 5 + 6</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	7.	"Administration"
--------------------------------------------------------	----	------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af de "administrative budgetoplysninger", der først skal indføres i bilaget til finansieringsoversigten (bilag V til de interne regler), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
GD: CLIMA						
Menneskelige ressourcer	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Andre administrationsudgifter	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>I ALT GD CLIMA</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>

<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme</b>	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

i mio. EUR (tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme</b>	Forpligtelser	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Betalinger	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater	budgetpost	RESULTATER		2023		2024		2025		2026		2027		I alt	
		Type[1]	Gennemsnitlige omkostninger	Nummer	Omkostninger	Nummer	Omkostninger	Nummer	Omkostninger	Nummer	Omkostninger	Nummer	Omkostninger	Nummer	Omkostninger
<b>Specifikt mål nr. 4 — Søfart</b>															
— ajourføre platformen Thetis-MRV	09 02 03	samarbejdsaftale EMSA			0,250										<b>0,250</b>
— ændringer af EU-registret	09 02 03	Tjenesteydelseskontrakter			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		<b>0,949</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, udstyr			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		<b>2,314</b>
— udvidelse af servicedesk	09 02 03	Tjenesteydelseskontrakter			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		<b>0,280</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, udstyr			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		<b>0,306</b>
— ajourføring af ETS-indberetningssystemet med MRV	09 02 03	Tjenesteydelseskontrakter			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		<b>0,579</b>
Subtotal for specifikt mål nr. 4					1.234		1.220		0,880		0,715		0,628		<b>4.677</b>
<b>specifikt mål nr. 5 — bygninger og transport</b>															
— ændringer af EU-registret	09 02 03	Tjenesteydelseskontrakter			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		<b>0,633</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, udstyr			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		<b>1,476</b>
— udvidelse af servicedesk	09 02 03	Tjenesteydelseskontrakter			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		<b>1,007</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, udstyr			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		<b>2,178</b>
— ajourføring af ETS-indberetningssystemet	09 02 03	Tjenesteydelseskontrakter			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		<b>4,429</b>

met MRV														
Subtotal for specifikt mål nr. 5		1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722		
I ALT		2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400		

### 3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
<b>UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme</b>						
Menneskelige ressourcer	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Andre administrationsudgifter	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>
<b>Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 [1] i den flerårige finansielle ramme</b>						
Menneskelige ressourcer						
Andre udgifter af administrativ karakter	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme</b>	<b>1,029</b>	<b>1,632</b>	<b>1,476</b>	<b>1,184</b>	<b>0,952</b>	<b>6,273</b>
<b>I ALT</b>	<b>4,583</b>	<b>5,684</b>	<b>5,300</b>	<b>4,892</b>	<b>4,660</b>	<b>25,119</b>

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

### 3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

*Overslag angives i årsværk*

	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Y Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)</b>					
20 01 02 01 ( i Kommissionens hovedsæde og repræsentationskontorer)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (i delegationer)					
01 01 01 01 (indirekte forskning)					
01 01 01 11 (direkte forskning)					
Andre budgetposter (skal angives)					
<b>Y Eksternt personale (i årsværk: FTÆ) [1]</b>					
20 02 01 (KA, UNE, V under den "samlede bevillingsramme")					
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JED i delegationerne)					
XX 01 xx yy zz	— i hovedsædet				
	— i delegationer				
01 01 01 02 (KA, UNE, V — indirekte forskning)					
01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)					
Andre budgetposter (skal angives)					
<b>I ALT</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	<p>Der er behov for yderligere menneskelige ressourcer til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Juridisk udarbejdelse og godkendelse af ændringer af afledt ret, der fastsætter detaljerede gennemførelsesbestemmelser for auktionering, EU-registret, overvågning og rapportering, verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer, gratistildeling</li> <li>— Gennemførelsesopgaver i forbindelse med udvidelsen af ETS til søtransport (herunder de nødvendige ændringer af det eksisterende MRV-system) og den nye emissionshandel for bygninger og vejtransport</li> <li>— Indkøb på den eller de nye auktionsplatforme med henblik på auktionering af generelle kvoter samt en ny type kvoter for byggesektoren og vejtransportsektoren</li> <li>— Overvågning af gennemførelsen af overvågnings-, rapporterings- og verifikationskrav (MRV)</li> <li>— Yderligere gennemførelse af og tilsyn med lavemissionsfonde</li> <li>— IT-tilpasninger i EU-registret.</li> </ul>
Eksternt personale	

### 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR).

Udgifterne vil blive dækket inden for LIFE-rammen.

- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

-

- kræver en revision af FFR.

-

### 3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Angiv organ, som deltager i samfinansieringen						
Samfinansierede bevillinger I ALT						

Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
  - for egne indtægter
  - for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger <sup>74</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel .....						

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

-

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

Dette kan ikke kvantificeres

<sup>74</sup> Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger 20 %.