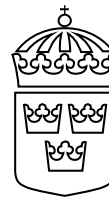


# Regeringens proposition

## 2022/23:144



Nya verksamheter i utsläppshandelssystemet

Prop.  
2022/23:144

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 september 2023

*Ulf Kristersson*

*Romina Pourmokhtari*  
(Klimat- och näringslivsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till ändringar i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Ändringarna föreslås med anledning av den senaste revideringen av utsläppshandelsdirektivet och EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Utsläppshandelssystemet är EU:s viktigaste styrmedel för att EU ska få bort de fossila utsläppen och nå klimatmålen till år 2030 och 2050. En gemensam prissättning av bl.a. koldioxid på EU-nivå innebär att hela EU ställer om på ett kostnadseffektivt sätt. Genom ändringarna kommer ytterligare verksamheter vara skyldiga att kompensera för sina utsläpp av växthusgaser.

Det föreslås regler som gör det möjligt att föreskriva att sjöfarten ska omfattas av utsläppshandelssystemet.

Vissa anläggningar som omfattas av utsläppshandelssystemet men inte längre har utsläpp av växthusgaser ska få möjlighet att vara kvar i utsläppshandelssystemet. Ytterligare några anläggningar som inte har några utsläpp av växthusgaser ska vara tillståndspliktiga inom utsläppshandelssystemet.

Flygverksamhet där flygningar sker mellan två tredjeländer, dvs. länder utanför EES, ska i viss utsträckning omfattas av utsläppshandelssystemet. I stället för kompensation genom att överlämna utsläppsrätter ska utsläppen för flygningarna kompenseras genom att reduktionsenheter annulleras. Även s.k. icke-koldioxideffekter från flygningar ska övervakas.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser .....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	14
4	EU:s system för handel med utsläppsrätter .....	15
4.1	Utsläppshandelssystemet bidrar till EU:s uppfyllelse av Parisavtalet .....	15
4.2	Genomförandet av utsläppshandelsdirektivet.....	17
5	EU:s regelverk för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från sjötransporter .....	18
5.1	Övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och relaterade uppgifter.....	19
5.2	Det svenska genomförandet av EU:s MRV- förfordning.....	20
6	Ett reviderat utsläppshandelssystem .....	20
6.1	Sammanfattning av ändringarna.....	20
6.2	Anläggningar med stor andel biomassa-utsläpp undantas.....	22
6.3	Krav på övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från avfallsförbränning.....	23
6.4	Gratis tilldelning av utsläppsrätter.....	23
6.5	Flyg som omfattas av Corsia ska kompensera sina utsläpp .....	24
6.6	Flyget inom utsläppshandelssystemet .....	26
6.7	Sjöfarten inkluderas i utsläppshandelssystemet.....	27
7	Ändrade regler för anläggningar .....	30
8	Sjöfarten inkluderas i utsläppshandelssystemet .....	34
8.1	Förfordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter upphävs .....	34
8.2	Ordförklaringar.....	35
8.3	Utsläppsrapporter och övervakningsplaner .....	37
8.4	Utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter även för sjötransportverksamheter .....	39
8.5	Twister om ersättning för överlämnande av utsläppsrätter i utsläppshandelsdirektivet och behörig domstol.....	40
8.6	Avvisning och kvarhållande av fartyg.....	42
8.7	Tillsyn och avgifter för myndigheters tillsyn .....	43
8.8	Förseningsavgift och sanktionsavgift .....	45
8.9	Överklagande .....	45
9	Flyget inom utsläppshandelssystemet och Corsia .....	46
10	Ikraftträdande.....	49
11	Konsekvenser.....	50

11.1	Miljön.....	50
11.2	Företagen.....	51
11.3	Staten.....	53
11.4	Kommuner.....	54
12	Författningskommentar.....	55
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem .....	66
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd .....	135
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper.....	154
Bilaga 4	Sammanfattning av promemorian Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS .....	164
Bilaga 5	Lagförslag i promemorian Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS .....	168
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna .....	178
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag.....	179
Bilaga 8	Lagrådets yttrande .....	188
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 september 2023 ....	190

## Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

Prop. 2022/23:144

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

*dels* att 1–10, 13, 16, 25–27, 31, 33, 35, 41 och 44 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas fem nya paragrafer, 4 a, 11 a–11 c och 42 a §§, och närmast före 11 b och 42 a §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag syftar till att främja kostnadseffektiva och ekonomiskt effektiva minskningar av utsläppen av växthusgaser.

Lagen kompletterar EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 (utsläppshandelsdirektivet).

Lagen kompletterar  
– EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 (utsläppshandelsdirektivet), och  
– *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EU:s MRV-förordning) och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959.

I denna lag avses med

utsläpp av växthusgaser: frigörande i atmosfären av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning eller från ett luftfartyg,

ton koldioxidekvivalenter: ett ton koldioxid eller den mängd dikväveoxid eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid, och

utsläppsrätt: en rätt att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

utsläpp av växthusgaser:

1. frigörande av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning,

2. frigörande av koldioxid från ett luftfartyg i en flygverksamhet, eller

3. frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg i en sjötransportverksamhet,

ton koldioxidekvivalenter: ett ton koldioxid eller den mängd dikväveoxid, metan, eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid,

utsläppsrätt: en rätt att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

reduktionsenhet: ett instrument som får användas för att kompensera utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, och

icke-koldioxideffekter: klimatpåverkan från utsläpp av kväveoxider, sotpartiklar eller oxiderade svavelföreningar som uppstår genom förbränning av bränsle i ett luftfartyg, och klimatpåverkan av vattenånga, inklusive kondensstrimmor som uppstår från sådan förbränning.

### 3 §

Med anläggning avses i denna lag en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser som kräver tillstånd enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet som är tekniskt knuten till de verksamheter som bedrivs på

Med anläggning avses i denna lag en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet som är tekniskt knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar.

#### 4 §

Med *flygverksamhet* avses i denna lag en eller flera flygningar med luftfartyg som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som

1. avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i ett sådant annat tredjeland med vilket Europeiska unionen har ett avtal om ömsesidigt erkännande av utsläppsrätter enligt artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet, eller

2. omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd. 2. utförs mellan flygplatser i två olika tredjeländer.

#### 4 a §

Med *sjötransportverksamhet* avses i denna lag sådan transportverksamhet med fartyg till sjöss och i hamn som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som omfattas av artikel 2 i EU:s MRV-förordning.

#### 5 §

Med *verksamhetsutövare* avses i denna lag varje fysisk eller juridisk person som

1. driver en verksamhet eller innehar en anläggning eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller

2. äger ett luftfartyg som ingår i en flygverksamhet, om den som bedriver flygverksamheten inte kan identifieras.

1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet

a) driver verksamheten eller innehar anläggningen eller på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller

b) äger ett luftfartyg som ingår i flygverksamheten, om den som driver flygverksamheten inte kan identifieras,

2. i fråga om en sjötransportverksamhet

a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller

*b) har tagit över fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har gått med på att överta de skyldigheter som följer av bestämmelserna i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.*

6 §

I denna lag avses med  
utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i artikel 68 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen),

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, och

rapport om verksamhetsnivå: en sådan skriftlig rapport som avses i artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 av den 31 oktober 2019 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller ytterligare åtgärder i samband med justeringar av gratis tilldelning av utsläppsrätter på grund av förändringar av verksamhetsnivå.

utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i

1. artikel 68 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen), *eller*

2. artiklarna 11 och 11 a i EU:s MRV-förordning,

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, *eller*

2. artikel 6 i EU:s MRV-förordning, *och*



## 7 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser från en anläggning och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

Regeringen får meddela föreskrifter om att det *för en anläggning* ska krävas tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

*Regeringen får meddela föreskrifter om att en verksamhetsutövare vars verksamhet inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna behålla tillståndet.*

## 8 §

Frågor om tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser prövas av en tillståndsmyndighet efter ansökan av verksamhetsutövaren.

Frågor om tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser prövas av en tillståndsmyndighet efter ansökan av verksamhetsutövaren.

Den myndighet som regeringen bestämmer är tillståndsmyndighet.

## 9 §

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd *för att släppa ut* växtgaser, om

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd *till utsläpp* av växtgaser, om

1. verksamhetsutövaren inte har följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,

följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,

2. verksamhetsutövaren allvarligt åsidosätter det som är föreskrivet om rapportering eller överlämnande av utsläppsrätter,

3. de tillstånd som behövs enligt miljöbalken eller äldre miljölagstiftning saknas,

4. tillståndet ersätts med ett nytt tillstånd, eller

5. verksamheten inte kräver tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser.

5. verksamheten inte kräver tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser, och tillståndsmyndigheten inte har beslutat att verksamhetsutövaren får behålla tillståndet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 § andra stycket.

## 10 §

Om det behövs för att uppfylla Sveriges förpliktelser till följd av medlemskapet i Europeiska unionen, får tillståndsmyndigheten återkalla ett tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser eller ändra eller upphäva villkor i ett sådant tillstånd.

Om det behövs för att uppfylla Sveriges förpliktelser till följd av medlemskapet i Europeiska unionen, får tillståndsmyndigheten återkalla ett tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser eller ändra eller upphäva villkor i ett sådant tillstånd.

*11 a §*

*Regeringen får meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet ska kompenseras genom annullering av reduktionsenheter och hur det ska gå till.*

***Sjötransportverksamhet***

*11 b §*

*En verksamhetsutövare som har haft kostnader för att överlämna utsläppsrätter enligt 16 § har rätt till ersättning för de kostnaderna från en aktör som har tagit över ansvaret för driften av verksamhetsutövarens fartyg.*

*En aktör ska anses ha tagit över driften av ett fartyg om aktören har ingått ett avtal med verksamhetsutövaren som innebär att aktören har befogenhet att bestämma*

- 1. fartygets färdplan och hastighet,*
- 2. vilken last som fartyget ska transportera, eller*
- 3. vilket bränsle som ska köpas in för fartygets drift.*

*11 c §*

*Första domstol i tvistemål om ett förhållande som avses i 11 b § är den tingsrätt som avses i 21 kap. 1 § sjölagen (1994:1009).*

*Behörigheten för en sjörättsdomstol att ta upp ett tvistemål som avses i första stycket ska bestämmas enligt 21 kap. 2 § sjölagen.*

**13 §**

Regeringen får meddela föreskrifter om att *följande* utsläpp ska täckas av utsläppsrätter:

*1. utsläpp av växthusgaser från anläggningar med stöd av ett tillstånd, eller*

*2. utsläpp av koldioxid från flygverksamhet.*

Regeringen får meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter.

## 16 §

Verksamhetsutövaren *för en anläggning* ska överlämna det antal utsläppsätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten. Detsamma gäller en verksamhetsutövare för en sådan flygverksamhet som avses i 4 § 1 och som ska omfattas av en övervakningsplan.

Verksamhetsutövaren ska överlämna det antal utsläppsätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från en verksamhet som är

1. en anläggning för vilken det krävs tillstånd till utsläpp av växthusgaser eller för vilken verksamhetsutövaren fått behålla tillståndet,

2. en sådan flygverksamhet som avses i 4 § 1 och som ska omfattas av en övervakningsplan, eller

3. en sjötransportverksamhet.

## 25 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser,

1. skyldighet att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och icke-koldioxideffekter,

2. verifiering av uppgifter, och

3. ackreditering av kontrollörer.

## 26 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring och tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet.

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet, eller

3. EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

## 27 §

Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att denna lag, EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna följs.

Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att följande författningar följs:

1. denna lag,

2. EU:s MRV-förordning,

3. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet eller EU:s MRV-förordning, och

4. föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag eller de

## 31 §

Tillsynsmyndigheten har, om det behövs för tillsynen, rätt att få tillträde till

1. anläggningar,
2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet, *och*
3. områden som hör till sådana anläggningar *eller* luftfartyg, dock inte bostäder.
2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet,
3. fartyg som används i en sjötransportverksamhet, *och*
4. områden som hör till sådana anläggningar, luftfartyg *eller* fartyg, dock inte bostäder.

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver användas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

## 33 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 §, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser döms även den verksamhetsutövare för en flygverksamhet som med uppsåt eller av oaktsamhet *bryter mot* föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 § *om krav på en övervakningsplan*.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 § *första stycket*, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser döms även den verksamhetsutövare för en flygverksamhet *eller en sjötransportverksamhet* som med uppsåt eller av oaktsamhet *inte fullgör ett krav på en övervakningsplan enligt*

1. föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 §, *eller*
2. artikel 6 i EU:s MRV-förordning.

## 35 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska dömas för försvarande av kontroll av växthusgasutsläpp

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska, *om åtgärden innebär risk för att ett för litet antal ut-*

till böter eller fängelse i högst två år.

*släppsätter överlämnas eller reduktionsenheter annulleras, dömas för försvårande av kontroll av växt-husgasutsläpp till böter eller fängelse i högst två år.*

Prop. 2022/23:144

#### 41 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att en förseningsavgift eller sanktionsavgift ska betalas av den som åsidosätter bestämmelser i

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *eller*

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet.

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet, *eller*

3. EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

#### **Avvisning, kvarhållande och anlöpsförbud**

##### 42 a §

*Regeringen får meddela föreskrifter om sådana beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som avses i artikel 16.11a i utsläppshandelsdirektivet.*

#### 44 §

Beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt de EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet får överklagas till mark- och miljödomstolen.

Beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *enligt EU:s MRV-förordning*, eller enligt de EU-förordningar som har antagits med stöd av *EU:s MRV-förordning* eller utsläppshandelsdirektivet får överklagas till mark- och miljödomstolen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

### 3 Ärendet och dess beredning

Utsläppshandelssystemet, som regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (utsläppshandelsdirektivet) är EU:s viktigaste styrmedel för att EU ska få bort de fossila utsläppen och nå klimatmålen till 2030 och 2050. En gemensam prissättning av koldioxid på EU-nivå innebär att hela EU ställer om på ett kostnadseffektivt sätt.

Europaparlamentet och rådet har i maj 2023 antagit tre rättsakter som innebär att utsläppshandelssystemet utvidgas. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem (ändringsdirektivet) finns i *bilaga 1*. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd (flygändringsdirektivet) finns i *bilaga 2*. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper (ändringsförordningen) finns i *bilaga 3*.

Naturvårdsverket redovisade i mars 2023 promemorian Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS (KN2023/02736). Promemorian är Naturvårdsverkets delredovisning av ett regeringsuppdrag om att föreslå de författningsändringar som behöver träda i kraft den 1 januari 2024 för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet.

En sammanfattning av Naturvårdsverkets förslag finns i *bilaga 4*. Naturvårdsverkets lagförslag finns i *bilaga 5*.

Promemorian har remissbehandlats. En företeckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissvaren finns tillgängliga i Klimat- och näringslivsdepartementet (KN2023/02736).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 8 juni 2023 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Regeringen följer Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 7 och 12.

## 4 EU:s system för handel med utsläppsrätter

### 4.1 Utsläppshandelssystemet bidrar till EU:s uppfyllelse av Parisavtalet

Genom Kyotoprotokollet från 1997 fastställdes för första gången rättsligt bindande utsläppsminskingsmål för 37 utvecklade länder. Detta ledde till behov av styrmedel för att uppfylla målen. I syfte att genomföra Kyotoprotokollet antogs på EU-nivå Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i det följande kallat utsläppshandelsdirektivet. Genom direktivet inrättades ett system för handel med utsläppsrätter inom Europeiska unionen, European Emission Trading System (EU ETS eller utsläppshandelssystemet). Systemet syftar till att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser inom unionen. Vilka verksamheter, produktionssätt och bränslen som omfattas av utsläppshandelsdirektivet har varierat i takt med att utsläppshandelssystemet utvecklats och kraven skärpts. Utsläppshandeln har delats in i handelsperioder. De tre första handelsperioderna, 2005–2007, 2008–2012 och 2013–2020 har avslutats och den fjärde handelsperioden, 2021–2030, pågår. Gemensamt för handelsperioderna är att utsläppskraven successivt har skärpts, i huvudsak genom att det totala antalet utsläppsrätter inom systemet har minskats. Utsläppshandelssystemet har i och med revideringen 2023 fått ett nytt mål om att utsläppen i systemet ska vara 62 procent lägre år 2030, jämfört med 2005. Systemet är därmed en bärande del av EU:s mål om att minska nettoutsläppen med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990, vilket också utgör EU:s s.k. nationellt fastställda bidrag (NDC, nationally determined contributions) under Parisavtalet. Utsläppshandelssystemet är därmed EU:s viktigaste gemensamma styrmedel för att bidra till uppfyllelse av Parisavtalets temperaturmål.

### Utsläppsrätter

Varje utsläppsrätt ger en rätt att släppa ut ett ton koldioxid eller en koldioxidekvivalent under en bestämd tidsperiod. Med koldioxidekvivalent menas den mängd dikväveoxid eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid. Det totala antalet utsläppsrätter inom utsläppshandelssystemet är begränsat och antalet nya utsläppsrätter som utfärdas sänks från år till år. På så sätt begränsas den mängd utsläpp av växthusgaser som sammantaget får släppas ut från de verksamheter som omfattas av systemet. Tanken är således att utbud och efterfrågan ska reglera priset och att den gradvisa minskningen leder till att det blir mindre kostsamt att minska utsläppen än att införskaffa fler utsläppsrätter. Priset på en utsläppsrätt har stigit kraftigt under den fjärde handelsperioden, till ca 85 euro, att jämföra med ca 25 euro under slutet av den tredje handelsperioden.

Prop. 2022/23:144      Senast den 30 april varje år ska verksamhetsutövarna överlämna utsläppsrätter motsvarande utsläppen under föregående år. Överlämnandet ska göras i unionsregistret som är ett elektroniskt register där alla verksamhetsutövare har konton.

## **Fördelning av utsläppsrätter**

Verksamhetsutövare kan erhålla utsläppsrätter på i huvudsak tre olika sätt: genom gratis tilldelning, auktionering eller förvärv på den öppna marknaden.

Syftet med gratis tilldelning av utsläppsrätter är att skydda de anläggningar som löper risk för koldioxidläckage, alltså att produktionen flyttar till andra länder utan motsvarande pris på utsläpp. Principen för gratis tilldelning baseras på förhandsbestämda riktmärken, konstruerade efter snittutsläppen för de tio procent mest koldioxideffektiva anläggningarna i varje sektor inom EU. Det innebär att de mest effektiva anläggningarna på varje riktmärke kan få större tilldelning av utsläppsrätter än de har utsläpp, vilket skapar ytterligare incitament att minska utsläppen. Riktmärkesvärdena räknas om inför varje femårig tilldelningsperiod, och har senast angetts i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/447 av den 12 mars 2021 om fastställande av reviderade riktmärkesvärden för gratis tilldelning av utsläppsrätter för perioden 2021–2025 i enlighet med artikel 10a.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG. Riktmärkesdefinitionerna har angetts i kommissionens beslut 2011/278/EU av den 27 april 2011 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG. Maximalt 43 procent av det totala antalet utsläppsrätter under handelsperioden får delas ut gratis.

Medlemsstaterna ska auktionera ut de utsläppsrätter som inte delas ut gratis. Alla medlemsstater utom två har valt att upphandla en gemensam auktionsplattform för auktionering av utsläppsrätter, genom avtal med European Energy Exchange, EEX, som är en elektronisk handelsplats för energi med säte i Tyskland. Intäkterna från auktionerna tillfaller medlemsstaternas statskassor enligt en särskild fördelningsnyckel.

## **Verksamheter och växthusgaser som omfattas av utsläppshandelssystemet**

Utsläppshandelssystemet omfattar i dag ca 10 500 anläggningar i EU inom energi-, fjärrvärme- och industriproduktion samt flygsektorn. Detta motsvarar knappt 40 procent av de totala utsläppen av växthusgaser inom unionen.

I systemet ingår förbränningsanläggningar med en installerad kapacitet över 20 MW samt anläggningar inom energiintensiv industri som mineraloljeraffinaderier, koksverk, järn- och stålindustri, mineralindustri (cement, kalk, glas, keramik), pappers- och massaindustri, produktion av organiska baskemikalier, produktion av icke-järnmetaller och aluminiumtillverkning. Oftast gäller att en kapacitetströskel som relaterar till produktionsvolym ska överskridas för att anläggningen ska komma med i systemet.



Sedan 2012 ingår även flygverksamhet inom EES i utsläppshandels-systemet. Prop. 2022/23:144

Koldioxid (CO<sub>2</sub>) är den huvudsakliga växthusgasen som ingår i EU:s utsläppshandelssystem. För vissa sektorer omfattas även utsläpp av andra typer av växthusgaser. Det gäller produktion av aluminium där utsläpp av perfluorkolväten (PFC) omfattas och delar av kemiindustrin där även dikväveoxid (N<sub>2</sub>O) ingår i utsläppshandelssystemet.

## 4.2 Genomförandet av utsläppshandelsdirektivet

Utsläppshandelsdirektivet har till största delen genomförts i svensk rätt genom lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser och förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser. Författningarna infördes i samband med genomförandet av ändringsdirektivet inför den fjärde handelsperioden (2021–2030), Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814. De ersatte en tidigare reglering som var betydligt mer detaljerad. En av avsikterna med omarbetningen var att göra författningarna mer flexibla för framtida ändringar. EU:s miljölagstiftning är ett rörligt och föränderligt rättsområde under ständig utveckling och föremål för ökad harmonisering. Detta gäller inte minst EU:s utsläppshandelssystem, vilket innebär att det återkommande finns behov av att ändra de svenska författningarna som genomför utsläppshandelsdirektivet (se prop. 2020/21:27 s. 51). Lagen om vissa utsläpp av växthusgaser renodlades till det primära lagstiftningsområdet. Lagen innehåller bestämmelser som reglerar tillämpningsområdet, grundläggande bestämmelser om vilka som ska överlämna utsläppsrätter och bestämmelser om tillsyn och straff. Lagen innehåller därutöver ett flertal bemyndiganden till regeringen som innebär att regeringen kan meddela föreskrifter om bl.a. tillståndskrav, krav på övervakning av utsläpp av växthusgaser, kontoföring och närmare bestämmelser om överlämning av utsläppsrätter. Huvuddelen av regleringen finns därför i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser.

Utöver lagen respektive förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser och den EU-förordning om riktmärkesvärden som nämns ovan, gäller ett flertal EU-förordningar som är direkt tillämpliga:

- kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 av den 19 december 2018 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (tilldelningsförordningen)
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2067 av den 19 december 2018 om verifiering av uppgifter och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (verifieringsförordningen)
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv

- 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen)
- kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1122 av den 12 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller unionsregistrets funktion (registerförordningen)
  - kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 av den 31 oktober 2019 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller ytterligare åtgärder i samband med justeringar av gratis tilldelning av utsläppsrätter på grund av förändringar av verksamhetsnivå (verksamhetsändringsförordningen)
  - kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd
  - kommissionens förordning (EU) nr 1031/2010 av den 12 november 2010 om tidsschema, administration och andra aspekter av auktionering av utsläppsrätter för växthusgaser i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen (auktioneringsförordningen).

## 5 EU:s regelverk för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från sjötransporter

På sjötransportområdet finns Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, i det följande kallad EU:s MRV-förordning. MRV står för ”monitoring, reporting and verification”. Förordningen innehåller krav på övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från kommersiella sjötransporter av passagerare eller last som trafikerar hamnar i EES. Förordningen omfattar fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 och tillämpas från och med den 1 januari 2018.

Kraven i förordningen gäller per fartyg. Den aktör som träffas av skyldigheterna är företagen. Enligt förordningen är ett företag fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift (artikel 3 d).

Företagen ska rapportera mängden koldioxid som släpps ut på resor till, från och mellan hamnar inom EES (artikel 4). Övervakningen och rapporteringen ska omfatta koldioxidutsläpp från förbränning av bränsle, när fartygen är till sjöss såväl som i hamn (artikel 4.2). Andra växthusgaser och luftföroreningar togs inte med i förordningen för att begränsa den

administrativa bördan för företagen (se skäl 20). Fartygsägarna är dock skyldiga att lämna vissa andra uppgifter som inte relaterar till hur utsläppen ska bestämmas, t.ex. uppgifter för att fastställa fartygens energieffektivitet såsom tillryggalagd sträcka och tid till sjöss (artikel 10).

## 5.1 Övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och relaterade uppgifter

Kraven på övervakning, rapportering och verifiering regleras i EU:s MRV-förordning. Reglerna för övervakning har ändrats och kompletterats genom följande EU-förordningar som antagits med stöd av EU:s MRV-förordning:

- kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2071 av den 22 september 2016 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 vad gäller metoderna för övervakning av koldioxidutsläpp och reglerna för övervakning av annan relevant information
- kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2072 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1927 av den 4 november 2016 om mallar för övervakningsplaner, utsläppsrapporter och dokument om överensstämmelse i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1928 av den 4 november 2016 om fastställande av transporterad last för andra fartygskategorier än passagerarfartyg, ro-ro-fartyg och containerfartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

Övervakningen utgår från en övervakningsplan som ska finnas för varje fartyg (artikel 6). I övervakningsplanen ska det bl.a. framgå beskrivningar av vilka utsläppskällor som finns ombord, de förfaranden som används för övervakningen och rapporteringen, hur bränsleförbrukningen bestäms samt vilka emissionsfaktorer som används.

Beräkningen av koldioxidutsläpp görs genom att multiplicera den förbrukade mängden bränsle med bränslets emissionsfaktor (bilaga I i förordningen). Bränsleförbrukningen ska omfatta det bränsle som förbrukas i huvudmotorer, hjälpmotorer, gasturbiner, pannor och inertgas-generatorer. Bränsleförbrukning i hamnområden ska också övervakas, men de associerade utsläppen ska beräknas separat från de som sker vid drift. Bilagan anger vilka emissionsfaktorer som ska användas. De värden som anges är desamma som gäller enligt Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) regelverk om index för energieffektiv konstruktion och drift

Prop. 2022/23:144 av fartyg, enligt resolution MEPC.213(63) som antogs av IMO:s miljöskyddskommitté den 2 mars 2012.

Företagen får välja mellan fyra metoder för att fastställa bränsleförbrukningen (bilaga I i förordningen). Alla kombinationer av dessa metoder som godkänns av kontrollören får också användas, om det ökar den totala noggrannheten.

Senast den 30 april varje år ska företagen lämna en utsläppsrapport till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna avseende koldioxidutsläpp och övrig relevant information. Rapporten ska vara verifierad av en kontrollör. Utsläppsrapporterna lämnas via unionens automatiserade informationssystem, det s.k. Thetis MRV, som förvaltas av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA, European Maritime Safety Agency). Flera av uppgifterna i utsläppsrapporterna ska offentliggöras av kommissionen i enlighet med artikel 21 i förordningen. Det sker via Thetis MRV. Detta innebär att det i Thetis MRV för varje fartyg finns offentliga uppgifter om bl.a. årliga koldioxidutsläpp, total bränsleförbrukning per år, genomsnittlig bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp per sträcka, genomsnittlig bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp per sträcka och transporterad last, samt vilka övervakningsmetoder som tillämpas.

Övervakningsplanerna ska lämnas till en kontrollör som ska göra en bedömning av överensstämmelsen med de krav som gäller. Kontrollören ska också verifiera utsläppsrapporten och i samband med det göra ett platsbesök, antingen ombord på fartygen eller på land beroende på vad som är lämpligt. Kontrollören ska vara ackrediterad i någon medlemsstat.

## 5.2 Det svenska genomförandet av EU:s MRV-förordning

EU:s MRV-förordning är direkt tillämplig och kräver inget nationellt genomförande förutom vissa kompletterande bestämmelser om sanktioner och utpekandet av myndigheter som får vissa uppgifter. Förordningen (2017:880) om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter kompletterar EU:s MRV-förordning. För vissa överträdelser av förordningen finns miljöstraffavgifter (se 9 kap. 22 § förordningen [2012:259] om miljöstraffavgifter).

# 6 Ett reviderat utsläppshandelssystem

## 6.1 Sammanfattning av ändringarna

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen förslag på revideringar av utsläppshandelsdirektivet som en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet. Efter förhandlingar mellan rådet och Europaparlamentet kunde rättsakterna antas och publiceras i maj 2023. Ändringarna innebär bl.a.:

- Takten på utsläppsminskningarna inom utsläppshandelssystemet ökas från och med 2024. Utsläppen ska minska med 62 procent till 2030 jämfört med 2005, vilket är en ökning från det tidigare minskningsmålet om 43 procent till samma år. Skärpningen sker dels genom två engångssänkningar av utsläppstaket, 2024 (90 miljoner utsläppsrätter) och 2026 (27 miljoner utsläppsrätter), dels genom att den så kallade linjära reduktionsfaktorn som styr den årliga minskningen av utsläppstaket skärps i två steg från nuvarande 2,2 procent till 4,3 procent 2024–2027 och till 4,4 procent 2028–2030.
- Kommissionen ges mandat att föreslå ändringar av de riktmärken som ligger till grund för gratis tilldelning av utsläppsrätter till anläggningar, i syfte att göra dem mer teknikneutrala. Gratis tilldelning villkoras delvis med att anläggningar behöver genomföra vissa energieffektiviseringsåtgärder. I vissa fall behöver anläggningar även ta fram och följa klimatomställningsplaner för att få hela sin beräknade tilldelning.
- För vissa sektorer (järn och stål, aluminium, cement, konstgödsel och vätgas) fasas den fria tilldelningen av utsläppsrätter gradvis ut under perioden 2026–2034. Det rör sig om de sektorer som omfattas av den nya gränsjusteringsmekanismen CBAM, som innebär att varor som importeras till EU kommer möta samma koldioxidpris som inom utsläppshandelssystemet.
- Det befintliga utsläppshandelssystemet utvidgas genom att sjöfart inkluderas.
- Reglerna för flyg inom utsläppshandelssystemet förändras och nya krav på utsläppskompensation införs inom ramen för det globala marknadsbaserade styrmedel för internationellt flyg (Corsia) som har antagits inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- Anläggningar vars utsläpp till mer än 95 procent härstammar från biomassa ska inte längre ingå i utsläppshandelssystemet.
- Innovationsfonden, som finansieras av auktionsintäkter, utökas så att stöd kan ges på fler sätt och till fler sektorer och tekniker. Upp till 30 procent av innovationsfondens intäkter ska t.ex. kunna användas till produktionsstöd där aktörer får ansöka om stöd genom konkurrensutsatta budgivning efter vilka det ingås så kallade differenskontrakt för koldioxid (Carbon Contracts for Difference).
- Ett nytt utsläppshandelssystem för byggnader, transport och viss industri (EU ETS 2) etableras från 2027, eller 2028 om vissa villkor kopplade till gas- och oljepriserna uppfylls.

Det nya utsläppshandelssystemet, ETS 2, behandlas inte vidare i denna proposition.

För det befintliga utsläppshandelssystemet, inklusive utvidgningen till sjöfartssektorn, berörs följande lagstiftningsakter: utsläppshandelsdirektivet, EU:s MRV-förordning samt Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och om ändring av direktiv 2003/87/EG. Ändringarna avseende utsläppshandelssystemet görs genom följande lagstiftningsakter som ändrar de ursprungliga akterna:

- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om införandet av ett

europiskt system för handel med utsläppsrätter inom unionen, samt om ändring av beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem (ändringsdirektivet)

- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG avseende luftfartens bidrag till unionens utsläppsminskningmål och om införande av marknadsbaserade globala åtgärder (flygändringsdirektivet)
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 för att möjliggöra inkluderandet av sjötransportverksamheter inom EU:s utsläppshandelssystem och av växthusgaser utöver CO<sub>2</sub> (ändringsförordningen).

I det följande används kortformen ”det reviderade utsläppshandelsdirektivet” när det hänvisas till bestämmelser i direktivet som har ändrats genom ändringsdirektivet eller flygändringsdirektivet. På motsvarande sätt används kortformen ”den reviderade MRV-förordningen” för EU:s MRV-förordning när det hänvisas till bestämmelser som har ändrats genom ändringsförordningen.

## 6.2 Anläggningar med stor andel biomassautsläpp undantas

Enligt det nuvarande utsläppshandelsdirektivet omfattas inte anläggningar som uteslutande använder biomassa vid förbränning eller som förutom vid start och stopp uteslutande använder biomassa (punkt 1 i bilaga I). Denna regel ska fortsätta gälla till och med den 31 december 2025 (artikel 4 i ändringsdirektivet), och från den 1 januari 2026 ersättas med en ny undantagsregel. Då undantas anläggningar vars totala utsläpp till mer än 95 procent har sitt ursprung från förbränning av biomassa, baserat på ett genomsnitt över en femårsperiod (punkt 1 i bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). De anläggningar som utesluts ur utsläppshandelssystemet kommer inte längre att vara tillståndspliktiga eller behöva överlämna utsläppsrätter för eventuella fossila utsläpp. Den biomassa som avses är sådan som uppfyller hållbarhetskriterierna enligt artikel 14 i direktivet, dvs. sådan vars utsläpp inte behöver täckas med utsläppsrätter.

Som en följdändring justeras även sammanräkningsregeln för hur total installerad tillförd effekt ska beräknas (punkt 3 i bilaga I i direktivet, genomförd i anvisning 2 i bilagan till förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser). Enligt den nya lydelsen görs ingen åtskillnad i fråga om vilka slags bränslen som används, dvs. även biomassaeenheter ska ingå när den installerade tillförda effekten räknas fram. Den tidigare lydelsen, som gäller till och med den 31 december 2025, innebär att enheter som uteslutande använder biomassa inte ska ingå i sammanräkningen.

## 6.3 Krav på övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från avfallsförbränning

Prop. 2022/23:144

Från den 1 januari 2024 blir det krav på anläggningar som förbränner kommunalt avfall att övervaka och rapportera utsläpp. Kommissionen ska göra en utvärdering 2026 för att eventuellt lägga lagförslag om att inkludera dessa anläggningar fullt ut i utsläppshandelssystemet från 2028. Kravet på övervakning och rapportering från den 1 januari 2024 införs i verksamhetsbeskrivningen för förbränningsanläggningar i bilaga I i direktivet. I Sverige är så kallade avfallsenergianläggningar redan helt inkluderade genom ett tillägg i verksamhetsbeskrivning 1 i bilagan till förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser. Det innebär att de allra flesta, om inte alla, anläggningar som förbränner kommunalt avfall i Sverige redan omfattas av utsläppshandelssystemet.

## 6.4 Gratis tilldelning av utsläppsrätter

Ett antal förändringar för gratis tilldelning till stationära anläggningar ska genomföras för tilldelningsperioden 2026–2030. I huvudsak kommer dessa förändringar regleras genom delegerade akter och genomförandekter som kommissionen har fått mandat att anta. Det kommer handla om ändringar av tilldelningsförordningen och verksamhetsändringsförordningen.

### **Reviderade riktmärkesdefinitioner för gratis tilldelning**

Kommissionen ska genom en genomförandeakt se över och eventuellt revidera produktriktmärkenas definitioner och systemgränser för att göra dem mera teknikneutrala (artikel 10a.1 tredje stycket i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Syftet är att ge ytterligare incitament till att minska utsläppen av växthusgaser och skapa lika villkor för nya produktionstekniker med låga eller inga utsläpp av växthusgaser. Alla riktmärken ska ses över och det är sannolikt att åtminstone riktmärkena för råjärn och vätgas kommer att ändras.

### **Uppdaterade riktmärkesvärden**

Riktmärkesvärdena ska uppdateras inför varje tilldelningsperiod (artikel 10a.2 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Den maximala minskningstakten för riktmärkesvärdena höjs från 1,6 procent per år till 2,5 procent per år medan den lägsta minskningstakten höjs från 0,2 procent per år till 0,3 procent per år. Det innebär i praktiken att riktmärkesvärdena för perioden 2026–2030 som mest kan reduceras med 50 procent och som minst med 6 procent jämfört med värdena som tillämpades 2013–2020.

## **För gratis tilldelning ställs krav på energieffektivisering och klimatomställningsplaner**

För att anläggningar ska få hela sin andel av gratis utsläppsrätter ställs krav på att de genomför energieffektiviseringsåtgärder som har identifierats utifrån företagets energiledningssystem eller energikartläggning och som har en återbetalningstid kortare än tre år (artikel 10a.1 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). För de anläggningar där åtgärderna inte genomförs reduceras tilldelningen med 20 procent om inte andra åtgärder vidtagits som minskar växthusgaser i motsvarande grad, alternativt om det kan motiveras att kostnaderna för åtgärderna är oproportionerliga. Bedömningsvillkor, tidsramar och ytterligare regler ska specificeras av kommissionen i en delegerad akt.

För de 20 procent mest utsläppsintensiva anläggningarna inom varje produktriktmärke ställs ytterligare krav. För att dessa anläggningar ska undgå att tilldelningen reduceras med 20 procent krävs att de tar fram och följer en omställningsplan mot klimatneutralitet. Klimatneutralitetsplanen ska bl.a. innehålla åtgärder och investeringsplaner för att anläggningen ska bli klimatneutral 2050 med delmål vart femte år med start 31 december 2025 utifrån specifikationerna i artikel 10b.4. Planen ska vara inlämnad senast den 1 maj 2024. Kommissionen ska ta fram en genomförandeakt om format och innehåll för en sådan plan (artikel 10b.4).

### **Effektiva anläggningar och tidpunkten för gratis tilldelning**

Anläggningar som har en utsläppsintensitet under genomsnittet av de 10 procent mest effektiva anläggningarna inom ett riktmarke undantas från den justering som görs för att hålla balansen mellan gratis tilldelning av utsläppsrätter och auktioneringsandelen av utsläppsrätter (den sektorsövergripande korrektionsfaktorn, artikel 10a.5).

Ingen gratis tilldelning ska ges för produktion av produkter som omfattas av bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 av den 10 maj 2023 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen, den s.k. CBAM-förordningen (artikel 10a.1a). Under en övergångsperiod ska utsläppsrätter dock tilldelas för sådan produktion i en begränsad omfattning genom att tillämpa en s.k. CBAM-faktor.

Tidpunkten för utfärdande av gratis utsläppsrätter senareläggs från den 28 februari till den 30 juni (artikel 11.2). Tidpunkten för att senast överlämna utsläppsrätter motsvarande föregående års utsläpp senareläggs från den 30 april till den 30 september. Skälet till ändringen framgår av skäl 38 i ändringsdirektivet och handlar om att underlätta administrationen i relation till gratis tilldelning av utsläppsrätter.

### **6.5 Flyg som omfattas av Corsia ska kompensera sina utsläpp**

Det reviderade utsläppshandelsdirektivet enligt flygändringsdirektivet innebär att EU genomför de krav på utsläppskompensation som ställs



genom Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Corsia är det globala marknadsbaserade styrmedlet för att begränsa utsläppen av växthusgaser från internationell civil luftfart till en viss nivå. Det är antaget av FN:s internationella civila luftfartsorganisation Icao genom resolution A39-3. Begränsningen av luftfartens utsläpp ska åstadkommas genom att eventuella utsläpp som överskrider den s.k. basnivån ska kompenseras genom inköp av utsläppskrediter som minskar utsläppen i andra sektorer. I utsläppshandelsdirektivet kallas utsläppskrediter för reduktionsenheter. Kraven gällande Corsia i utsläppshandelsdirektivet ska endast tillämpas på flygoperatörer som är registrerade i eller fått sin operativa licens beviljad av ett EES-land (artikel 12.6 a i det reviderade utsläppshandelsdirektivet).

Verksamhetsbeskrivningen för flygverksamhet finns i bilaga I i utsläppshandelsdirektivet som anger direktivets tillämpningsområde. Beskrivningen utökas genom att flygningar mellan två olika tredjeländer läggs till. Därmed omfattas enligt bilaga I, något förenklat och med vissa undantag, flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats i EES, och flygningar mellan två olika tredjeländer. Kommissionen ska anta en genomförandeakt som anger vilka tredjeländer som bedöms genomföra Corsia för varje år från och med 2024 (artikel 25a.3). Kompensationskravet beräknas av medlemsstaterna baserat på flygningar som ingår i bilaga I och som går till, från och mellan de länder som listats igenomförandeakten (artikel 12.6 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Flygningar inom EES omfattas således inte av kompensationskrav enligt utsläppshandelsdirektivet. Vidare ska det årliga utsläppet överstiga 10 000 ton koldioxid från internationella flygningar som ingår i bilaga I. Vissa slags flygningar är undantagna, exempelvis sjuktransporter och flygningar för militära ändamål.

Kommissionen ska anta en genomförandeakt senast den 30 juni 2024 med de detaljerade reglerna för hur kompensationskraven ska beräknas (artikel 12.8 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Medlemsstaterna ska senast den 30 november varje år underrätta flygoperatörerna om kompensationskravet avseende föregående kalenderårs utsläpp i enlighet med den akten. Flygoperatörerna ska annullera reduktionsenheter motsvarande kompensationskrav senast den 31 januari 2025 och den 31 januari 2028 avseende utsläpp under perioderna 2021–2023 respektive 2024–2026.

Kommissionen får anta genomförandeakter om att undanta flygoperatörer från skyldighet att annullera reduktionsenheter om det finns en betydande snedvridning av konkurrensen på marknaden (artikel 25a.7).

I det reviderade utsläppshandelsdirektivet anges vilka slags reduktionsenheter som flygoperatörerna får använda med avseende på kompensationskraven och kriterier för sådana enheter (artikel 11a). Kommissionen ska anta genomförandeakter som listar de reduktionsenheter som är godkända. Kommissionen får anta genomförandeakter om att godkänna ytterligare reduktionsenheter, ifall de tredjeländer som listas i den genomförandeakt som antas enligt artikel 25a.3 tillåter andra enheter.

Senast tre månader efter varje rapporteringsperiod ska kommissionen publicera aggregerade utsläppsuppgifter, utifrån de uppgifter som rapporterats till medlemsstaterna och kommissionen (artikel 14.6).

Prop. 2022/23:144 En flygoperatör som bedömer att publicering av uppgifter kan skada dess kommersiella intressen, får under vissa omständigheter framföra en begäran om undantag från publiceringen till medlemsstaten. Medlemsstaten får, ifall kriterierna är uppfyllda, framföra begäran vidare till kommissionen som ska besluta i frågan.

## 6.6 Flyget inom utsläppshandelssystemet

### **En ändrad omfattning för flyget inom utsläppshandelssystemet**

Flygningar mellan EES och tredjeländer är undantagna från utsläppshandelssystemet till och med den 31 december 2023 (artikel 28a.1 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Enligt samma artikel i tidigare lydelse är flygningar till eller från en flygplats i ett yttre randområde undantagna till och med den 31 december 2023. Det reviderade utsläppshandelsdirektivet innebär förändringar avseende vilka flygningar som ingår i utsläppshandelssystemet från och med 2024.

Flygningar mellan en flygplats inom ett yttre randområde och en annan flygplats tillhörande samma medlemsstat, inklusive inom ett annat randområde, undantas från utsläppshandelssystemet från 2024 till och med 2030 (artikel 3c.8). Med andra ord ingår i utsläppshandelssystemet flygningar mellan en flygplats inom ett yttre randområde och en flygplats som inte tillhör samma medlemsstat.

Undantaget från utsläppshandelssystemet för flygningar mellan EES och tredjeländer förlängs enligt följande:

- Flygningar mellan EES och tredjeländer som listas i den genomförandeakt som antas enligt artikel 25a.3 – dvs. de länder som bedömts genomföra Corsia – undantas från skyldigheter att överlämna utsläppsrätter till och med den 31 december 2026 (artikel 25a.4).
- Flygningar mellan EES och tredjeländer som inte är listade i den genomförandeakt som antas enligt artikel 25a.3 undantas från skyldigheter att överlämna utsläppsrätter till och med den 31 december 2026 (artikel 25a.5).
- Flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små önationer under utveckling i enlighet med FN:s definitioner, förutom de länder som listats i den genomförandeakt som antas enligt artikel 25a.3, eller länder vars BNP per capita är lika med eller överstiger genomsnittet i EU, undantas från kravet att överlämna utsläppsrätter tills vidare (artikel 25a.6).

Kommissionen ska senast den 1 juli 2026 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med en utvärdering av Corsias miljöintegritet, bl.a. vad gäller systemets ambitionsnivå i förhållande till Parisavtalet (artikel 28b.2). Kommissionen ska om lämpligt låta rapporten åtföljas av ett lagförslag till Europaparlamentet och rådet om att ändra utsläppshandelsdirektivet i linje med Parisavtalets temperaturmål, EU:s klimatmål till 2030 och klimatneutralitetsmålet till 2050. Vissa kriterier för när kommissionen ska föreslå en utvidgning av vilka flygningar som omfattas anges.

## Utfasning av gratis tilldelning

Gratis tilldelning av utsläppsrätter till flygoperatörer ska fhasas ut under åren 2024–2025 och upphöra helt från 2026 (artikel 3d.1 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Kommissionen fastslår hur stort antal utsläppsrätter som kommer finnas tillgängliga att dela ut gratis till flygsektorn. Det antalet kommer därefter fördelas till flygoperatörerna i proportion till deras andel av de totala verifierade utsläppen i sektorn år 2023. De behöriga myndigheterna ska senast den 30 juni utfärda det antal utsläppsrätter som ska delas ut gratis för det innevarande året.

## En kompensationsmekanism för att ersätta merkostnader för användning av hållbara bränslen

Upp till 20 miljoner utsläppsrätter ska avsättas under perioden 2024–2030 för att inrätta en kompensationsmekanism för att ersätta kommersiella flygoperatörer för prisskillnaden mellan vissa utpekade hållbara bränslen och fossilt flygfotogen (artikel 3c.6a i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Ersättningen ges i form av gratis tilldelning av utsläppsrätter. Flygoperatörer får varje år ansöka om tilldelningen utifrån de mängder hållbara bränslen de använt under föregående år för flygningar som ingår i utsläppshandelssystemet. Prisskillnaderna mellan de berättigade hållbara bränsletyperna och fossilt flygfotogen ska beräknas och publiceras av kommissionen årligen. Hur stor andel av prisskillnaden som ersätts beror bl.a. på vilken slags hållbart bränsle som använts. Exempelvis ersätts 70 procent av prisskillnaden när det gäller sådana avancerade biodrivmedel som avses i artikel 2.34 i Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Kommissionen ska utvärdera kompensationsmekanismen och rapportera till Europaparlamentet och rådet senast 2027. I utvärderingen ska kommissionen överväga om mekanismen ska förlängas till 2035 och i så fall återkomma med ett lagförslag.

## 6.7 Sjöfarten inkluderas i utsläppshandelssystemet

Kommersiell sjöfart med syfte att transportera gods eller passagerare inkluderas i utsläppshandelssystemet från och med den 1 januari 2024. Detta görs genom ändringar i både utsläppshandelsdirektivet och EU:s MRV-förordning.

### Omfattning

Den sjöfart och de växthusgaser som kommer ingå i utsläppshandelssystemet är i princip desamma som i den ändrade MRV-förordningen, med vissa undantag:

- Från 2024 inkluderas endast utsläpp av koldioxid i utsläppshandelssystemet. Först från den 1 januari 2026 ingår även metan och dikväveoxid i systemet (bilaga I i det reviderade utsläppshandels-

- direktivet), medan dessa kommer ingå i MRV-förordningen redan från 2024 (artikel 2.1c i den reviderade MRV-förordningen).
- Fartyg för styckegods med en bruttodräktighet under 5 000 men över 400 omfattas av EU:s MRV-förordning från och med 2025 (artikel 2.1a i den reviderade MRV-förordningen) men inkluderas inte i utsläppshandelssystemet. Kommissionen ska i en konsekvensanalys senast 2026 utvärdera om utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 ska inkluderas i utsläppshandelssystemet (artikel 3gg.5 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet).
  - Offshorefartyg med en bruttodräktighet över 5 000 som inkluderas i EU:s MRV-förordning från och med 2025 (artikel 2.1b i den reviderade MRV-förordningen) inkluderas i utsläppshandelssystemet från och med 2027 (bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet).

I fråga om överlämnande av utsläppsrätter tillämpas överlämningskravet på 100 procent av utsläppen för resor med fartyg från senaste anlöpshamn till nästa anlöpshamn där båda hamnarna hör till någon medlemsstats jurisdiktion (artikel 3ga.1). För resor med fartyg från senaste anlöpshamn till nästa anlöpshamn där endast en av hamnarna hör till en medlemsstats jurisdiktion tillämpas överlämningskravet endast på 50 procent av utsläppen. Dessa bestämmelser innebär alltså att 100 procent av utsläppen från rutter mellan två EU-länder eller inom ett EU-land behöver kompenseras med utsläppsrätter, medan motsvarande skyldighet för internationell sjöfart uppgår till 50 procent.

Därtill kommer sjöfarten att fasas in gradvis under åren 2024–2026 (artikel 3gb i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Aktörerna behöver övervaka och rapportera samtliga utsläpp, men de två första åren behöver de bara överlämna utsläppsrätter för en del av de utsläpp som de är skyldiga att kompensera med utsläppsrätter enligt ovan logik (100 procent eller 50 procent, beroende på rutt). Infasningen sker enligt följande takt:

- 40 procent av utsläppen 2024
- 70 procent av utsläppen 2025
- 100 procent av utsläppen 2026 och framåt.

Det totala utsläppsrättstaket inom utsläppshandelssystemet justeras för att inrymma sjöfarten genom en engångsjustering med 78,4 miljoner utsläppsrätter från 2024 (artikel 9 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Under infasningsperioden när rederierna inte överlämnar utsläppsrätter motsvarande deras totala utsläpp görs en justering av det totala antalet tillgängliga utsläppsrätter.

### **Rederierna är den aktör som träffas av utsläppshandelssystemet**

Det är rederierna som är den aktör som träffas av regleringen i utsläppshandelsdirektivet. Rederierna ska överlämna utsläppsrätter motsvarande föregående års utsläpp senast den 30 september varje år (artikel 12.3 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Rederierna är även den aktör som träffas av EU:s MRV-förordning (artikel 3 d i den reviderade MRV-förordningen som hänvisar till artikel 3 w i utsläppshandels-

direktivet). Det administrativa ansvaret för rederierna fördelas mellan medlemsstaterna och ska förtecknas i en genomförandeakt som kommissionen ska anta före den 1 februari 2024 (artikel 3gf.2 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet).

## Undantagsbestämmelser för viss trafik

Enligt det reviderade utsläppshandelsdirektivet undantas viss slags trafik, alternativt är möjlig för medlemsstater att frivilligt undanta (artikel 12). Det finns också möjlighet till ett utsläppsavdrag för trafik med vissa slags fartyg.

- Till och med den 31 december 2030 undantas trafik mellan en hamn i ett yttre randområde och en hamn som hör till samma medlemsstat, inklusive en annan hamn i samma yttre randområde eller ett annat yttre randområde som hör till samma medlemsstat (artikel 12.3-b).
- Två medlemsstater kan gemensamt begära undantag för viss trafik mellan de två länderna, om den ena medlemsstaten saknar landgräns till någon annan medlemsstat och den andra medlemsstaten är den stat som geografiskt ligger närmast den första medlemsstaten (artikel 12.3-c).
- Medlemsstater kan till och med den 31 december 2030 undanta resor mellan två hamnar med ro-pax-fartyg och passagerarfartyg, förutom med kryssningsfartyg, för resor till öar utan väg- eller järnvägsförbindelse till fastlandet och vars invånarantal understiger 200 000. Kommissionen ska fastställa ett sådant undantag genom en genomförandeakt om en medlemsstat begär det. Kommissionen ska även publicera en lista över vilka öar som träffas av undantaget (artikel 12.3-d).
- Fartyg med isklass typ IA eller IA super eller motsvarande enligt Helsingforskommissionens rekommendationer 25/7, får överlämna fem procent färre utsläppsrätter än det totala verifierade utsläppet. Undantaget gäller till och med den 31 december 2030. I den utsträckning färre utsläppsrätter överlämnas i förhållande till det verifierade utsläppet för dessa fartyg ska ett motsvarande antal utsläppsrätter annulleras i stället för att auktioneras enligt artikel 10 (artikel 12.3-e).

Enligt definitionen av anlöpshamn ska vissa uppehåll i hamnar inte räknas som att fartyget nått en anlöpshamn (artikel 3 wa). Det gäller t.ex. för containerfartyg som anlöper vissa angränsande omlastningshamnar utanför EU. Syftet med detta undantag är för att undvika ett slags koldioxidläckage där fartyg med gods ämnat att transporteras till eller från unionen undgår skyldighet att överlämna utsläppsrätter för hela resan genom att lasta av eller på sitt gods i hamnar som ligger strax utanför EU.

**Regeringens förslag:** Bemyndigandet för regeringen i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser att meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd ”för att släppa ut växthusgaser” ska ändras till föreskrifter om ”tillstånd till utsläpp av växthusgaser”.

Regeringen ska få meddela föreskrifter om att en verksamhetsutövare vars verksamhet inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna ansöka om att få behålla tillståndet. En verksamhetsutövare som fått behålla tillståndet ska fortfarande vara skyldig att överlämna utsläppsrapporter om verksamheten ger upphov till utsläpp av växthusgaser. Tillståndsmyndigheten ska inte få återkalla ett tillstånd från en verksamhet som deltar frivilligt i utsläppshandelssystemet på den grunden att verksamheten inte är tillståndspliktig.

Ordförklaringen av *anläggning* ska omfatta verksamheter som inte ger upphov till utsläpp av växthusgaser. För att omfattas av ord-förklaringen ska det inte längre krävas att verksamheten kräver tillstånd enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**Regeringens bedömning:** Det bör inte vara straffbart att driva en verksamhet utan tillstånd om verksamheten inte medför utsläpp av växthusgaser.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer delvis överens med regeringens. När det gäller bemyndigandet om tillståndskrav har Naturvårdsverkets förslag en annan författningsteknisk lösning genom att det anges att regeringen får meddela föreskrifter om tillståndskrav även för anläggningar utan utsläpp av växthusgaser. Naturvårdsverket föreslår att möjligheten för en verksamhetsutövare att behålla ett tillstånd ska regleras direkt i lagen, men att regeringen ska få meddela föreskrifter om förutsättningarna för att en verksamhetsutövare ska få behålla tillståndet. Naturvårdsverkets förslag när det gäller vad som ska avses med anläggning innebär att tillståndskravet finns kvar men att termen utökas till anläggningar som har fått behålla tillståndet.

**Remissinstanserna** tillstyrker Naturvårdsverkets förslag eller har inga synpunkter på det.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *Ändrade regler för anläggningar i utsläppshandelsdirektivet*

I det reviderade utsläppshandelsdirektivet finns en uttalad vilja att ge större incitament till en omställning inom industrin till produktionssätt som helt eller delvis reducerar utsläppen av växthusgaser (se bl.a. skäl 10 i ändringsdirektivet). Anläggningar utan utsläpp ska behandlas enligt samma villkor som anläggningar med utsläpp, vilket kommer till uttryck genom att

- vissa anläggningar helt utan utsläpp får delta i utsläppshandelssystemet
- de riktmärken som gratis tilldelning av utsläppsrapporter grundar sig på ska göras teknikeutrala i större utsträckning

- verksamhetsbeskrivningarna i bilaga I till direktivet har gjorts mer teknikneutrala för att möjliggöra för alternativa produktionsprocesser att delta i utsläppshandelssystemet.

Vissa verksamhetsbeskrivningar som tidigare förutsatte en viss förbränningskapacitet har i stället ett tröskelvärde utgående ifrån en produktionskapacitet i enhet ton produkt per dag.

#### *Anläggningar utan utsläpp av växthusgaser*

Vissa anläggningar som inte har några utsläpp av växthusgaser ska nu omfattas av utsläppshandelssystemet. Det följer av att ordet utsläpp har strukits i den bestämmelse som reglerar tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet (artikel 2.1). De anläggningar som avses är sådana som överskrider någon av kapacitetströsklarna i bilaga I i direktivet. Syftet är att säkerställa likabehandling mellan anläggningar i samma sektor. Om en anläggning räknas upp i bilaga I och uppfyller kapacitetströskeln, men inte släpper ut några växthusgaser ska den behandlas på samma sätt som en anläggning som har utsläpp av växthusgaser. Effekten blir bl.a. att anläggningar som inte ger upphov till utsläpp kommer kunna få gratis tilldelning av utsläppsrätter, vilket innebär att de som fortsätter att släppa ut växthusgaser inte får samma subvention genom fri tilldelning (se skäl 10 i ändringsdirektivet).

Det framgår inte uttryckligen av det reviderade utsläppshandelsdirektivet att det ska krävas tillstånd för anläggningar som inte ger upphov till utsläpp av växthusgaser. Det grundläggande tillståndskravet i artikel 4 har inte ändrats. Den bestämmelsen omfattar bara verksamheter som resulterar i utsläpp av växthusgaser. Det finns dock andra skäl som talar för att alla verksamheter som beskrivs i bilaga I bör omfattas av ett tillståndskrav.

Flera av de anläggningstyper som omfattas av bilagan är sådana som periodvis kan orsaka vissa utsläpp, men ibland inga alls. Utsläppen av växthusgaser kan således variera under olika perioder. Praktiska skäl talar för att tillståndskravet ska gälla hela tiden. Dessutom förutsätter andra delar av EU-lagstiftningen inom utsläppshandelssystemet i dag att anläggningar har tillstånd. Exempelvis förutsätter öppnandet av ett verksamhetsutövardepåkonto, som är det konto i unionsregistret som anläggningar har inom ramen för utsläppshandelssystemet, att verksamhetsutövaren har ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser (se artikel 14 i registerförordningen). Tilldelningsförordningen, som reglerar gratis tilldelning av utsläppsrätter för anläggningar, förutsätter också att verksamheten har ett tillstånd (se artikel 2). Systematiken talar således för att samtliga anläggningar som omfattas av direktivet behöver ett tillstånd för att kunna delta i utsläppshandelssystemet, även när de inte ger upphov till utsläpp av växthusgaser.

Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser får regeringen meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd för att släppa ut växthusgaser från en anläggning (7 §). Naturvårdsverket föreslår att regeringen ska få meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd även för sådana verksamheter utan utsläpp av växthusgaser som avses i bilaga I i utsläppshandelsdirektivet. Att införa ett särskilt bemyndigande som avser verk-

Prop. 2022/23:144 samheter utan utsläpp av växthusgaser ger dock intryck av att det rör sig om två olika typer av tillstånd. Det skulle även vara oklart vilken verksamhet som det söks tillstånd för. Förutsättningarna för en anläggning som under en period inte har utsläpp av växthusgaser skulle vidare kunna ändras så att verksamheten medför utsläpp, och då bör det inte vara nödvändigt att ansöka om ett nytt tillstånd. Regeringen anser därför att det är lämpligare att tillståndet är detsamma för alla anläggningar. I utsläppshandelsdirektivet benämns tillståndet ”tillstånd till utsläpp av växthusgaser” (artikel 4). Även om det också ger intryck av att anläggningen har utsläpp av växthusgaser anser regeringen att det är en lämpligare benämning för de nya, bredare, tillstånden än det nuvarande tillståndet ”för att släppa ut växthusgaser”. Genom att i lagtexten ange att regeringen får meddela föreskrifter om att det för en anläggning ska krävas tillstånd till utsläpp av växthusgaser kan det på förordningsnivå föreskrivas vilka anläggningar det är fråga om. Tillsammans med ändringen av förklaringen av termen anläggning (se nedan) kan regeringen då föreskriva tillståndsplikt även för anläggningar som inte ger upphov till utsläpp av växthusgaser. Eventuella särregleringar med anledning av att anläggningarna inte har några utsläpp av växthusgaser kan ske på förordningsnivå, t.ex. att sådana anläggningar inte ska omfattas av krav på övervakning, rapportering och verifiering. Om undantag införs eller inte beror dock på om kommissionen inför någon särreglering för anläggningar utan utsläpp av växthusgaser i exempelvis övervaknings- och rapporteringsförordningen.

Föreskrifter om tillståndsplikt kommer främst vara aktuellt för anläggningar som omfattas av bilaga I i direktivet. Det finns dock en viss möjlighet för medlemsstater att gå längre och inkludera fler anläggningar i utsläppshandelssystemet än de som omfattas av bilaga I (artikel 24). Sverige har också gjort det i viss utsträckning när det gäller vissa förbränningsanläggningar. Bemyndigandet bör därför inte begränsas till sådana anläggningar som omfattas av bilaga I i direktivet.

#### *Vissa anläggningar får möjlighet att frivilligt delta i utsläppshandelssystemet*

Enligt det reviderade utsläppshandelsdirektivet ska vissa anläggningar frivilligt få delta i utsläppshandelssystemet (artikel 2.1). Specifikt avses de anläggningar som inkluderats i utsläppshandelssystemet på grund av att de har en installerad tillförd effekt över 20 MW. Dessa anläggningar ska få möjlighet att fortsätta delta frivilligt i systemet om de, i syfte att minska utsläppen, genomför ändringar av produktionsprocessen som medför att den tillförda effekten minskar under 20 MW. Anläggningarna kan då fortsätta omfattas av utsläppshandelssystemet fram till slutet av den innevarande femårsperioden eller även under den påföljande femårsperioden. På så sätt kan verksamhetsutövaren få gratis tilldelning av utsläppsrätter som sedan kan säljas vidare.

Regeringen bör därför få meddela föreskrifter om att en verksamhetsutövare som har ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser, men där verksamheten inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna behålla tillståndet. På så sätt kan det på förordningsnivå införas bestämmelser som



gör det möjligt för en verksamhetsutövare att behålla tillståndet den tidsperiod som utsläppshandelsdirektivet medger.

En verksamhet som omfattas av ett beslut om att tillståndet ska vara kvar trots att verksamheten inte omfattas av tillståndsplikt kan ge upphov till utsläpp av växthusgaser. En sådan verksamhet bör fortfarande omfattas av skyldigheten att överlämna det antal utsläppsätter som motsvarar utsläppen från verksamheten (jfr 16 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). Det bör framgå av lagen.

Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser har tillståndsmyndigheten möjlighet att återkalla tillståndet för en anläggning vars verksamhet inte längre är tillståndspliktig (9 § 5). Det bör framgå att det inte ska gälla för sådana anläggningar som deltar frivilligt, dvs. de anläggningar som har fått behålla tillståndet.

*Lagrådet* uppmärksammar att det inte framgår om och, i så fall, hur en verksamhetsutövare som frivilligt deltar i systemet kan träda ur utsläppshandelssystemet. Det reviderade utsläppshandelsdirektivet behandlar inte frågan om frivilligt utträde från utsläppshandelssystemet vid frivilligt deltagande. Det har tidigare inte funnits någon möjlighet att frivilligt delta i utsläppshandelssystemet och därför har inte frågan aktualiserats före den senaste revideringen. Det är i dagsläget oklart om det enligt EU-rätten är möjligt att träda ur utsläppshandelssystemet under en pågående handelsperiod, eller om verksamhetsutövarens beslut om att ansöka om att behålla tillståndet innebär att verksamhetsutövaren måste delta åtminstone till slutet av handelsperioden. Det kan noteras att tillstånden i dessa fall kommer att vara tidsbegränsade. Med stöd av det nya bemyndigandet i 7 § andra stycket bör dock en bestämmelse om frivilligt utträde för sådana verksamhetsutövare kunna meddelas på förordningsnivå, om det finns behov av en sådan och direktivet bedöms tillåta det.

#### *Ordförklaringen av termen anläggning*

Definitionen av anläggning i utsläppshandelsdirektivet kräver inte att en anläggning har några utsläpp av växthusgaser för att betraktas som anläggning i direktivets mening (artikel 3 e). Definitionen har inte ändrats i och med den senaste revideringen. Förklaringen av anläggning i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser förutsätter ändå att det vid anläggningen sker utsläpp av växthusgaser (3 §). Eftersom anläggningar som inte längre har utsläpp av växthusgaser och vissa anläggningar utan utsläpp av växthusgaser nu ska omfattas av utsläppshandelssystemet bör ordförklaringen ändras.

Ordförklaringen av anläggning träffar vidare enligt sin nuvarande lydelse endast de tekniska enheter vars verksamheter kräver tillstånd. En anläggning som har tillstånd och vars tillståndspliktiga verksamhet upphör ska med andra ord inte betraktas som en anläggning. Ordförklaringen av anläggning bör därför vidgas för att även träffa de aktuella anläggningarna.

#### *Det bör inte vara straffbart att driva en verksamhet utan tillstånd om verksamheten inte medför utsläpp av växthusgaser*

Verksamhetsutövare som bedriver tillståndspliktig verksamhet vid en anläggning som medför utsläpp av växthusgaser utan att inneha ett tillstånd ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller

Prop. 2022/23:144 fängelse i högst två år (33 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). Såsom straffbestämmelsen är utformad omfattar den inte anläggningar som inte har några utsläpp av växthusgaser. Eftersom det huvudsakliga syftet med utsläppshandelssystemet är att reglera utsläpp av växthusgaser anser regeringen att det inte är motiverat att införa en motsvarande straffsanktion för sådana anläggningar.

## 8 Sjöfarten inkluderas i utsläppshandelssystemet

### 8.1 Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter upphävs

**Regeringens förslag:** Bestämmelser som kompletterar EU:s MRV-förordning ska införas i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Hänvisningen till EU:s MRV-förordning ska vara dynamisk.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer i huvudsak överens med regeringens. Naturvårdsverkets förslag innebär dock att hänvisningen till EU:s MRV-förordning görs statisk, dvs. hänvisar till förordningen i lydelsen enligt ändringsförordningen.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

**Skälen för regeringens förslag:** Utsläppshandelsdirektivet är under ständig förändring. Detsamma kommer att gälla reglerna om sjöfarten som nu ska omfattas av utsläppshandelssystemet. Den reglering som nu ska genomföras till följd av revideringen av utsläppshandelsdirektivet innehåller i sig bestämmelser som kommer att träda i kraft successivt. I dag finns de bestämmelser som behövs för att komplettera EU:s MRV-förordning i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Eftersom EU:s MRV-förordning och utsläppshandelsdirektivet efter ändringarna kommer samverka i större utsträckning i och med att sjöfarten ska omfattas av utsläppshandelssystemet framstår det som mer ändamålsenligt att de bestämmelser som behövs med anledning av både EU:s MRV-förordning och utsläppshandelssystemet samlas i, eller antas med stöd av, lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Det minskar även risken för onödig dubbelreglering. Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter bör därför upphävas. I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser bör det anges att lagen även kompletterar EU:s MRV-förordning. Bestämmelsen bör introducera kortformen EU:s MRV-förordning, som sedan kan användas i andra bestämmelser i lagen.

Naturvårdsverkets författningsförslag innebär att hänvisningen till EU:s MRV-förordning i den bestämmelse som introducerar kortformen görs statisk, dvs. den avser förordningen i lydelsen enligt ändringsförordningen. Det innebär att även andra bestämmelser som hänvisar till EU:s MRV-förordning, t.ex. ordförklaringar och bemyndiganden, kommer avse

förordningen i den lydelsen. Utsläppshandelsregleringen, inklusive EU:s MRV-förordning, är ofta föremål för uppdateringar. Lagen om vissa utsläpp av växthusgaser innehåller många bemyndiganden just för att det ska vara enkelt att ändra regleringen i takt med att EU-regleringen ändras. För att ändringar i EU:s MRV-förordning ska få omedelbart genomslag i den svenska lagstiftningen anser regeringen att hänvisningen till förordningen bör vara dynamisk, dvs. avse förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

## 8.2 Ordförklaringar

**Regeringens förslag:** Ordförklaringen av *utsläpp av växthusgaser* i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser ska för sjöfarten även omfatta metan. Det ska redan av ordförklaringen framgå vilka växthusgaser som omfattas i fråga om olika typer av verksamheter. Även ordförklaringen av *ton koldioxidekvivalenter* ska omfatta metan.

Termen *sjötransportverksamhet* ska införas och förklaras som sådan transportverksamhet med fartyg till sjöss som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som omfattas av artikel 2 i EU:s MRV-förordning.

Det ska införas en förklaring av termen *verksamhetsutövare* i fråga om sjötransportverksamhet. Förklaringen ska innefatta den som

- äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller
- har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som har gått med på att överta alla skyldigheter som följer av bestämmelserna i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer i huvudsak överens med regeringens. Naturvårdsverket föreslår att sjötransportverksamhet ska förklaras som en eller flera sjötransporter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som omfattas av EU:s MRV-förordning.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det. *Svensk Sjöfart* belyser att förklaringen av termen verksamhetsutövare lämnar tolkningsutrymme för vilken aktör som ska anses vara verksamhetsutövare och som därmed blir ansvarig att följa lagen. Svensk sjöfart understryker vikten av att det inte får finnas några tveksamheter när det gäller vem som har det straffrättsliga ansvaret. *Transportstyrelsen* föreslår att förklaringen av termen sjötransportverksamhet ska lyda ”med sjötransportverksamhet avses i denna lag en eller flera resor med fartyg”, vilket motsvarar hur flygverksamhet förklaras i lagen (4 §).

### Skälen för regeringens förslag

#### *Metan bör omfattas av regleringen*

I ordförklaringen av uttrycket utsläpp av växthusgaser i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser framgår det vilka gaser (koldioxid, dikväveoxid

Prop. 2022/23:144 och perfluorkolväten) som omfattas av regleringen samt från vilka källor (en anläggning eller ett luftfartyg) som gaserna ska komma för att omfattas (2 §). Det reviderade utsläppshandelsdirektivet innebär för sjötransportverksamheten att koldioxid, dikväveoxid och metan kommer omfattas efter visst datum (se artikel 2 och bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet och artikel 2.1c i den reviderade MRV-förordningen). Ordförklaringen bör därför ändras så att den för sjöfarten omfattar koldioxid, dikväveoxid och metan. Även förklaringen av uttrycket ton koldioxidekvivalenter bör ändras (2 §). Dikväveoxid omfattas redan av den förklaringen. Uttrycket bör dock även omfatta metan.

#### *Termen sjötransportverksamhet bör införas i lagen*

Det bör införas en förklaring av termen sjötransportverksamhet för att beteckna vilken slags sjöfart som omfattas av regleringen. Förklaringen bör utgå från definitionen av vilka sjötransporter som ingår enligt bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet, som hänvisar till EU:s MRV-förordning. Vissa av de sjötransportverksamheter som omfattas av EU:s MRV-förordning undantas från utsläppshandelssystemet. Det gäller sådan sjötransportverksamhet som omfattas av artikel 2.1a i EU:s MRV-förordning, och fram till och med 2026 sådan sjötransportverksamhet som omfattas av artikel 2.1b i EU:s MRV-förordning. Dessa undantag bör regleras på lägre nivå än lag.

I Naturvårdsverkets förslag omfattar förklaringen av sjötransportverksamhet ”en eller flera sjötransporter”. Detta riskerar att bli missvisande eftersom även utsläpp av växthusgaser när ett fartyg befinner sig vid en hamn ska omfattas av regleringen (se artikel 1 i EU:s MRV-förordning). Den formulering som *Transportstyrelsen* föreslår löser inte heller denna problematik. Regeringen anser därför att förklaringen av sjötransportverksamhet bör utformas så att den omfattar sådan transportverksamhet med fartyg till sjöss och i hamn som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som omfattas av artikel 2 i EU:s MRV-förordning.

#### *Rederierna bör omfattas av termen verksamhetsutövare*

I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser finns en förklaring av termen verksamhetsutövare som omfattar anläggningar och flygverksamhet (5 §). De som omfattas av förklaringen träffas av skyldigheterna att bl.a. övervaka och rapportera utsläpp och överlämna utsläppsrätter. Den krets som träffas av motsvarande skyldigheter för sjötransportverksamhet enligt det reviderade utsläppshandelsdirektivet är fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, fastställda i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 (artikel 3 w i det reviderade utsläppshandelsdirektivet).

I det reviderade utsläppshandelsdirektivet används termen rederi (se artikel 3 w). Det är dock lämpligt att, liksom för anläggningar och flygverksamhet, använda termen verksamhetsutövare i den svenska lagen. En

förklaring av verksamhetsutövare som motsvarar direktivets definition av rederi bör därför införas i lagen. Som *Svensk sjöfart* konstaterar lämnar förklaringen visst tolkningsutrymme. Eftersom rederi i direktivet definieras på detta sätt bör dock den svenska regleringen följa den definitionen för att uppnå den harmonisering som avses genom direktivet. Frågan om vem som har ansvaret att t.ex. lämna in en övervakningsplan får om det råder oklarhet lösas vid rättstillämpningen genom den tillsyn som ska utövas enligt lagen (27 §). Straffrättsligt ansvar bör inte komma i fråga förrän vid ett senare skede av processen när det redan står klar vem som har ansvaret för att t.ex. en övervakningsplan lämnas in. Att det står klart vem som omfattas av skyldigheterna är naturligtvis en förutsättning för att någon ska kunna hållas straffrättsligt ansvarig.

### 8.3 Utsläppsrapporter och övervakningsplaner

**Regeringens förslag:** *Utsläppsrapport* och *övervakningsplan* ska även omfatta motsvarande rapporter och planer för sjötransportverksamheter i EU:s MRV-förordning.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser ska den verksamhetsutövare för en sjötransportverksamhet dömas som med uppsåt eller av oaktsamhet inte fullgör kravet på en övervakningsplan.

Sjöfarten ska omfattas av brottet försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp. Ansvar ska dock – oavsett verksamhet – vara aktuellt endast om oriktiga eller vilseledande uppgifter i utsläppsrapporten innebär en risk för att ett för litet antal utsläppsrätter överlämnas.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer delvis överens med regeringens. Naturvårdsverket föreslår att regeringen ska få meddela föreskrifter om att det ska krävas en övervakningsplan för att bedriva sjötransportverksamhet.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det. *Transportstyrelsen* anmärker att terminologin i EU:s MRV-förordning för utsläppsrapport avser rapporter på fartygsnivå och att aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå avser rederiets rapporter. Enligt utsläppshandelssystemet är det de aggregerade utsläppsuppgifterna som ska rapporteras. Om båda rapporterna i lagen ska kallas utsläppsrapport finns det enligt Transportstyrelsen risk för otydlighet och sammanblandning.

#### Skälen för regeringens förslag

*En förklaring av termerna utsläppsrapport och övervakningsplan*

Krav på såväl utsläppsrapporter som övervakningsplaner ställs i både utsläppshandelsdirektivet och EU:s MRV-förordning. I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser förklaras båda termerna genom hänvisningar till de EU-rättsakter där termerna förklaras (6 §). Eftersom EU:s MRV-förordning ska omfattas av lagen är det lämpligt att även hänvisa till respektive artikel i EU:s MRV-förordning där termerna förklaras och där det framgår vilka krav som ställs upp för utsläppsrapporten respektive övervakningsplanen.

I EU:s MRV-förordning finns två olika rapporter, nämligen utsläppsrapporter på fartygsnivå och aggregerade data på rederinivå (se artiklarna 11 och 11a i den reviderade MRV-förordningen). *Transportstyrelsen* menar att det finns risk för sammanblandning om termen utsläppsrapport används i lagen för båda dessa rapporter. Regeringen bedömer dock att hänvisningarna till utsläppshandelsdirektivet och båda artiklarna i EU:s MRV-förordning tydliggör att det rör sig om olika typer av rapporter. I lagen används termen endast i straffbestämmelserna. Att rapporterna kallas för utsläppsrapport i lagen hindrar inte att det på förordningsnivå preciseras vilken rapport som avses i förordningen om det skulle vara nödvändigt.

#### *Krav på övervakningsplan för att bedriva sjötransportverksamhet*

Redan i dag ställs det krav på sjötransportverksamheter att ha en övervakningsplan för koldioxidutsläpp (artikel 6 i EU:s MRV-förordning). Den reviderade MRV-förordningen innebär att kravet utökas till att avse växthusgaser och att planen ska lämnas till och godkännas av den administrerande myndigheten. Det reviderade utsläppshandelsdirektivet innebär att den administrerande myndigheten ska säkerställa att rederierna uppfyller de krav som gäller om övervakning och rapportering av utsläpp (artiklarna 3gd och 3ge). Naturvårdsverket föreslår att regeringen ska få meddela föreskrifter om att det ska krävas en övervakningsplan för att bedriva sjötransportverksamhet. Ett sådant bemyndigande finns när det gäller flygverksamhet (11 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). Eftersom EU-förordningen gäller som svensk lag skulle det bli en dubbelreglering om motsvarande krav infördes i den svenska förordningen. Regeringen anser därför att det inte bör införas något bemyndigande när det gäller krav på övervakningsplan för sjötransportverksamhet.

#### *Utsläppsrapporter och försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp*

I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser finns en straffbestämmelse som innebär att den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska dömas för försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp till böter eller fängelse i högst två år (35 §). Genom att termen utsläppsrapport även omfattar rapporter som ska lämnas enligt EU:s MRV-förordning blir straffbestämmelsen tillämplig även för sjötransportverksamheterna.

Den nuvarande straffbestämmelsen omfattar alla oriktiga uppgifter. Vissa av de uppgifter som ska lämnas enligt den reviderade MRV-förordningen saknar dock betydelse för rapporteringen av de utsläpp som ingår i utsläppshandelssystemet och för beräkningen av hur många utsläppsrätter som ska överlämnas (jfr artiklarna 11 och 11a). Det framstår inte som proportionerligt att låta straffbestämmelsen omfatta samtliga uppgifter i utsläppsrapporterna. Straff bör – avsett vilken verksamhet det handlar om – endast vara aktuellt om de oriktiga eller vilseledande uppgifterna innebär en risk för att ett för litet antal utsläppsrätter överlämnas.

#### *Övervakningsplaner och otillåtet utsläpp av växthusgaser*

Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser döms en verksamhetsutövare för en flygverksamhet som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter

mot föreskrifter som regeringen har meddelat om krav på en övervakningsplan för otillåtet utsläpp av växthusgaser (33 § andra stycket). Motsvarande bestämmelse finns även för anläggningar, men där knyts den till kravet på att ha ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser (33 § första stycket). Sjötransportverksamhet bör behandlas på samma sätt, dvs. det bör vara straffbart att bedriva sjötransportverksamhet om man inte har fullgjort kravet på en övervakningsplan. Som konstateras ovan finns det grundläggande kravet på en sjöfartsverksamhet att upprätta en övervakningsplan i EU:s MRV-förordning. Straffansvaret bör därför knytas till den skyldigheten.

#### 8.4 Utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter även för sjötransportverksamheter

**Regeringens förslag:** Regeringen ska få meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från sjötransportverksamhet ska täckas av utsläppsrätter. Verksamhetsutövaren för en sjötransportverksamhet ska vara skyldig att överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer överens med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser får regeringen meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från anläggningar och utsläpp av koldioxid från flygverksamhet ska täckas av utsläppsrätter, det s.k. täckningskravet (13 §). De detaljerade bestämmelserna finns i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser. Verksamhetsutövare som omfattas av systemet ska vidare överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten (16 §). Det kommer framledes även gälla sjötransportverksamhet. Från denna princip görs i det reviderade utsläppshandelsdirektivet dock flera undantag och utsläppen från sjötransportverksamhet ska successivt omfattas av kravet på att överlämna utsläppsrätter (se avsnitt 6.7). Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter (17 §).

Eftersom sjöfarten ska omfattas av utsläppshandelssystemet bör regeringen även för sjötransportverksamhet kunna föreskriva att utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter. En sjötransportverksamhet bör också omfattas av kravet på att överlämna utsläppsrätter som motsvarar verksamhetens utsläpp.

Det reviderade utsläppshandelsdirektivet innehåller en detaljreglering beträffande sjöfarten (artiklarna 3ga–3gg). Bland annat regleras hur mycket av utsläppen som ska kompenseras genom utsläppsrätter och olika undantag. Det finns alltså behov av detaljerade regler på förordningsnivå på motsvarande sätt som i dag finns för flygverksamhet och anläggningar.

## 8.5 Tvister om ersättning för överlämnande av utsläppsrätter i utsläppshandelsdirektivet och behörig domstol

**Regeringens förslag:** En verksamhetsutövare för en sjötransportverksamhet ska från en aktör som övertagit ansvaret för driften av verksamhetsutövarens fartyg kunna kräva ersättning för kostnader som verksamhetsutövaren har haft för att överlämna utsläppsrätter.

En aktör ska anses ha tagits över driften av fartyget om aktören har ingått ett avtal med verksamhetsutövaren som innebär att aktören har befogenhet att bestämma fartygets färdplan och hastighet, vilken last som fartyget ska transportera eller vilket bränsle som ska köpas in för fartygets drift.

Sjörättsdomstolarna ska vara första instans för en talan mellan en verksamhetsutövare för en sjötransportverksamhet och den aktör som övertagit ansvaret för driften om ersättning för kostnader för överlämning av utsläppsrätter.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer i allt väsentligt överens med regeringens.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det. *Göteborgs tingsrätt* anser att såväl mark- och miljödomstolarna som sjörättsdomstolarna har kompetens att handlägga tvister som kan komma att prövas i domstol med anledning av förslaget. Tingsrätten ifrågasätter slutsatsen att målen bör handläggas i sjörättsdomstol med anledning av att mark- och miljödomstolarna i dagsläget inte hanterar liknande typ av tvister. Måltypen är ny och främmande även för sjörättsdomstolarna.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Tvister om ersättning för överlämnade utsläppsrätter*

Genom ändringsdirektivet har det införts en bestämmelse om att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att verksamhetsutövaren för en sjötransportverksamhet, när det yttersta ansvaret för inköp av bränsle eller driften av fartyget, eller både och, har övertagits av en annan enhet än verksamhetsutövaren till följd av en kontraktsmässig överenskommelse, har rätt till ersättning från den enheten för de kostnader som följer av överlämnandet av utsläppsrätter (artikel 3gc). Syftet med bestämmelsen är att skapa incitament för att även någon annan än verksamhetsutövaren ska vidta åtgärder för att energieffektivisera på fartyg vid övertagande av driften. Ett fartygs utsläpp beror bl.a. på val av bränsle, vilken last som transporteras och fartygets rutt och hastighet, vilket är parametrar som kan kontrolleras av den som står för driften. Med hänsyn till principen att förorenaren betalar bör verksamhetsutövaren därför enligt nationell rätt ha rätt att begära ersättning för kostnaderna för överlämnade av utsläppsrätter från den som är direkt ansvarig för de beslut som påverkar fartygets utsläpp av växthusgaser (skäl 32 i ändringsdirektivet). Verksamhetsutövaren för sjötransportverksamheten kommer fortfarande att ha ansvaret för att överlämna



utsläppsrätter till ansvarig myndighet. Direktivet innebär dock att verksamhetsutövaren ska kunna föra vidare kostnaderna till den som tagit över driften.

Det bör därför införas en ny bestämmelse i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser som i vissa fall ger en verksamhetsutövare för en sjötransportverksamhet rätt att få ersättning för de kostnader som verksamhetsutövaren haft till följd av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter. Ett sådant krav bör kunna riktas mot den som tagit över ansvaret för driften av fartyget.

I direktivet anges vad som menas med att någon har tagit över driften av fartyget (artikel 3gc andra stycket). En motsvarande bestämmelse bör införas i lagen. I den bör det anges att en aktör ska anses ha tagit över driften av fartyget om aktören har ingått ett avtal med verksamhetsutövaren som ger aktören befogenhet att bestämma fartygets färdplan och hastighet, vilken last som fartyget ska transportera, eller vilket bränsle som ska köpas in.

I artikeln anges att verksamhetsutövaren ska ha rätt till ersättning för ”de kostnader som följer av överlämnandet av utsläppsrätter”. Eftersom syftet med bestämmelsen är att den aktör som tagit över driften ska ta ansvar för att minska fartygets utsläpp bör bestämmelsen tolkas som att det ska vara fråga om samtliga kostnader som verksamhetsutövaren haft för utsläppsrätter.

Bestämmelsen i direktivet måste uppfattas som tvingande mot bakgrund av att det i skälen till ändringsdirektivet bl.a. anges att parterna inte ska kunna ingå avtal för att kringgå rätten till ersättning genom att inkludera en lagvalsklausul i avtalet (se skäl 32).

#### *Tvister bör prövas av en sjörättsdomstol*

Frågan blir då vilken domstol som är lämplig att avgöra dessa tvister. Naturvårdsverket föreslår att sjörättsdomstol ska vara första instans, vilket *Göteborgs tingsrätt* har invändningar mot. Det är fråga om en civilrättslig tvist mellan två avtalsparter inom sjötransport. Mark- och miljödomstolar avgör visserligen en del tvistemål, såsom exempelvis skadeståndsmål enligt 32 kap. miljöbalken och vissa tvister med anledning av beslut enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. Överklaganden av beslut enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser sker vidare till mark- och miljödomstolen (se 44 §). Detta skulle kunna tala för att låta mark- och miljödomstolar vara första instans även i dessa tvistemål. I förhållande till mark- och miljödomstolarnas övriga mål framstår detta dock som en främmande tvistemålstyp, eftersom kopplingen till miljöskydd inte är framträdande.

Det som också talar emot att tvisterna ska prövas av mark- och miljödomstol är att ett stort antal tvistemål med sjörättslig anknytning avgörs av de särskilt utpekade sjörättsdomstolarna. Bakgrunden till att särskilda sjörättsdomstolar pekades ut var att sjölagstiftningen ansågs vara ett särpräglat rättsområde som krävde speciell insikt och sakkunskap. Detta gällde särskilt mål som inte avsåg tvister beträffande fartyg som var ämnade för fritidsändamål (se NJA II 1970 s. 732–733). Sjölagens bestämmelser behandlar i huvudsak handelssjöfart av olika slag. Den nu aktuella bestämmelsen i utsläppshandelsdirektivet handlar om ett

Prop. 2022/23:144 kontraktsrättsligt förhållande mellan två parter som bedriver handels-sjöfart, vilket talar för att sådana mål avgörs av sjörättsdomstol. Den bedömning som domstolen ska göra kommer avse frågan om aktören övertagit driften i bestämmelsens mening. Den bedömningen är nära kopplad till frågor där särskild insikt och sakkunskap beträffande sjörätten kan leda till en god rättstillämpning. Regeringen anser därför att första instans i tvistemål som avser förhållanden enligt den nya bestämmelsen bör prövas av sjörättsdomstolar.

När det gäller vilken av sjörättsdomstolarna som ska vara behörig att ta upp ett tvistemål bör det bestämmas i enlighet med sjölagens behörighetsregler.

## 8.6 Avvisning och kvarhållande av fartyg

**Regeringens förslag:** Regeringen ska få meddela föreskrifter om sådana beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn (anlöpsförbud) som avses i utsläppshandelsdirektivet.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer delvis överens med regeringens. Naturvårdsverket förslår innefattar inte uttryckligen anlöpsförbud. Vidare föreslår Naturvårdsverket att bemyndigandet även ska omfatta motsvarande beslut enligt EU:s MRV-förordning.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

**Skälen för regeringens förslag:** För att säkerställa att EU:s MRV-förordning följs finns en möjlighet för medlemsstater att avvisa fartyg (artikel 20.3). Den berörda myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat får utfärda ett avvisningsbeslut mot ett fartyg om det har underlåtit att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder och om andra åtgärder vidtagits utan att det lett till att kraven uppfylls. Ett sådant beslut ska anmälas till kommissionen, EMSA, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Om ett sådant beslut om avvisning utfärdas, ska varje medlemsstat neka det berörda fartyget tillträde till sina hamnar. Enligt gällande rätt är det Transportstyrelsen som får besluta om avvisning enligt artikeln (4 § förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter).

Genom ändringsförordningen har det även införts en möjlighet att fatta beslut om kvarhållande. Vidare har det införts en motsvarande bestämmelse med möjlighet till såväl avvisning som kvarhållande i artikel 16.11a i det reviderade utsläppshandelsdirektivet. Den berörda myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat får utfärda ett avvisningsbeslut för ett fartyg som under två eller fler rapporteringsperioder i följd inte uppfyllt kraven på övervakning och rapportering och när andra åtgärder vidtagits utan att det lett till att kraven uppfylls. Innan ett sådant beslut fattas ska rederiet ha möjlighet att yttra sig. Beslutet ska anmälas till kommissionen, EMSA, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Alla medlemsstater förutom flaggstaten ska neka fartyget tillträde till sina hamnar tills fartyget uppfyller kraven i EU:s MRV-förordning. Om fartyget anlöper

eller påträffas i en hamn som hör till flaggstaten ska den medlemsstaten kvarhålla fartyget tills rederiet uppfyller kraven.

I fartygssäkerhetslagen (2003:363) finns ett bemyndigande för regeringen att meddela sådana föreskrifter om utvisning från svensk hamn och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något annat internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett beslut om utvisning respektive ett förbud att anlöpa hamn får förenas med vite (7 kap. 7 §). Ett beslut om utvisning går ut på att fartyget ska lämna svensk hamn. Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av fartygssäkerhetslagen, får svenska hamnar förbjudas att ta emot fartyget (6 kap. 5 §). Regleringen i fartygssäkerhetslagen möjliggör inte beslut om kvarhållande av fartyg vid förhållanden som omfattas av ändringarna av utsläppshandelsdirektivet och EU:s MRV-förordning. Det bör därför föras in ett särskilt bemyndigande i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser som omfattar skyldigheterna enligt utsläppshandelsdirektivet. För att hålla ihop regleringen är det lämpligt att alla de typer av beslut som anges i utsläppshandelsdirektivet räknas upp i bestämmelsen i bemyndigandet. Avvisning enligt de svenska språkversionerna av EU:s MRV-förordning och utsläppshandelsdirektivet avser samma åtgärd som enligt svensk sjörättslig terminologi betecknas som utvisning.

När en medlemsstat har avvisat ett fartyg ska, enligt det reviderade utsläppshandelsdirektivet, andra medlemsstater vägra tillträde till sina hamnar för rederiets fartyg. Ett sådant beslut kallas enligt svensk sjörättslig terminologi för anlöpsförbud. Bemyndigandet bör därför omfatta förbud mot att anlöpa svensk hamn. Bemyndigandet bör, till skillnad från vad Naturvårdsverket föreslår, endast omfatta beslut enligt utsläppshandelsdirektivet. EU:s MRV-förordning är direkt tillämplig. Eventuella verkställighetsföreskrifter kan meddelas utan bemyndigande i lag.

## 8.7 Tillsyn och avgifter för myndigheters tillsyn

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn även över EU:s MRV-förordning och förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Tillsynsmyndigheten ska, om det behövs för tillsynen, ha rätt att få tillträde till fartyg som ingår i en sjötransportverksamhet och områden som hör till sådana fartyg, dock inte bostäder.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring och tillsyn enligt EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som antagits med stöd av den förordningen.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer överens med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det. *Transportstyrelsen* anser att det är oklart vad som avses med ”ett område som hör till fartyg” mot bakgrund

Prop. 2022/23:144 av att det inte finns något geografiskt område som hör till ett fartyg. Motsvarande oklarhet finns i gällande lag när det gäller luftfartyg.

## **Skälen för regeringens förslag**

### *Tillsyn*

Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser utövar tillsynsmyndigheten tillsyn över att lagen, EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna följs (27 §). Eftersom de kompletterande bestämmelserna till EU:s MRV-förordning förs in i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser bör bestämmelsen utvidgas till att även omfatta tillsyn över EU:s MRV-förordning.

Vilka myndigheter som ska vara tillsynsmyndigheter samt förhållandet mellan dessa, bl.a. avseende avvisnings- och kvarhållandebeslut, bör regleras på förordningsnivå.

Tillsynsmyndigheten har rätt till tillträde till anläggningar, luftfartyg och områden som hör till anläggningar och luftfartyg (31 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). För att möjliggöra för tillsynsmyndigheten att fullgöra sitt uppdrag bör bestämmelsen även ge en möjlighet för myndigheten att på begäran få tillträde till fartyg som avses i lagen och till områden som hör till sådana fartyg. *Transportstyrelsen* anser att det är oklart vad som avses med område som hör till ett fartyg och att detsamma gäller för den befintliga bestämmelsen om luftfartyg. Regeringen konstaterar att områden som hör till luftfartyg kan vara lokaler och andra utrymmen i anslutning till ett luftfartyg (prop. 2020/21:27 s. 94). Detsamma bör gälla för fartyg. Typiskt sett bör det t.ex. kunna röra sig om rederiets kontorslokaler, där man t.ex. sammanställer utsläppsrapporter. Befogenheten begränsas av att tillträdet ska vara nödvändigt för tillsynen.

### *Avgifter för myndigheters verksamhet*

Regeringen får i dag meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring och tillsyn enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser, föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet (26 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). Nuvarande bestämmelser om tillsynsavgifter med anledning av EU:s MRV-förordning har antagits med stöd av bemyndiganden i miljöbalken (6 kap. 53 § förordningen [1998:940] om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken). När reglering om EU:s MRV-förordning tas in i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser bör i stället bemyndigandet i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser utvidgas till att även omfatta EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

**Regeringens förslag:** Regeringen ska få meddela föreskrifter om att en förseningsavgift eller sanktionsavgift ska betalas av den som åsidosätter bestämmelser i EU:s MRV-förordning eller EU-förordningar som antagits med stöd av den förordningen.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer överens med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 20.1 i EU:s MRV-förordning följer att medlemsstaterna ska inrätta ett system för sanktioner vid underlåtenhet att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskyldigheter som fastställs i artiklarna 8–12 och vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att sanktionerna påförs. Sanktionerna ska vara effektiva proportionella och avskräckande.

I svensk rätt har det införts miljöskaktionsavgifter. För en överträdelse av artiklarna 8–12 i EU:s MRV-förordning genom att inte uppfylla föreskrivna krav på övervakning eller rapportering ska en miljöskaktionsavgift betalas med 10 000 kronor (se 9 kap. 22 § förordningen om miljöskaktionsavgifter). Bestämmelsen har meddelats med stöd av 30 kap. 1 § miljöbalken. När reglering om EU:s MRV-förordning tas in i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser bör i stället bemyndigandet i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser utvidgas till att även omfatta EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

## 8.9 Överklagande

**Regeringens förslag:** Beslut som fattats med stöd av EU:s MRV-förordning eller med stöd av förordningar som har antagits med stöd av den förordningen ska få överklagas till mark- och miljödomstolen.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer överens med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

**Skälen för regeringens förslag:** Beslut enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser, samt beslut som fattats med stöd av föreskrifter som meddelats genom lagen eller enligt de EU-förordningar som antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet överklagas till mark- och miljödomstolen (44 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). Utgångspunkten är att alla beslut enligt lagen är överklagbara (se prop. 2020/21:27 s. 75).

Eftersom EU:s MRV-förordning också ska omfattas av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser bör motsvarande möjlighet att överklaga beslut som fattats med stöd av den förordningen eller med stöd av förordningar som har antagits med stöd EU:s MRV-förordning få överklagas till mark- och miljödomstolen. Det är lämpligt att samtliga beslut som fattas med stöd av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser överklagas till samma instans för att få en sammanhållen rättstillämpning på området.

## Flyget inom utsläppshandelssystemet och Corsia

**Regeringens förslag:** En ny ordförklaring av uttrycket *icke-koldioxideffekter* ska föras in i lagen. Uttrycket ska avse klimatpåverkan från utsläpp av kväveoxider, sotpartiklar eller oxiderade svavelföreningar som uppstår genom förbränning av bränsle i ett luftfartyg, och klimatpåverkan av vattenånga, inklusive kondensstrimmor som uppstår vid sådan förbränning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att icke-koldioxideffekter ska övervakas, rapporteras och verifieras.

Ordförklaringen av *flygverksamhet* ska ändras till att, förutom EES-flygningar, innefatta en eller flera flygningar med luftfartyg som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som utförs mellan flygplatser belägna i två olika tredjeländer.

En ordförklaring av *reduktionsenhet* ska införas. En reduktionsenhet ska vara ett instrument som enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser får användas för att kompensera utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet.

Regeringen ska få meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet ska kompenseras genom annullering av reduktionsenheter och hur det ska gå till.

Ansvar för försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp genom att lämna oriktiga eller vilseledande uppgifter i en utsläppsrapport ska även omfatta flygverksamhet. För att straffrättsligt ansvar ska komma i fråga ska åtgärden innebära en risk för att ett för litet antal reduktionsenheter annulleras.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer delvis överens med regeringens. Naturvårdsverket föreslår att det i lagen ska föras in flera detaljerade bemyndiganden om systemet för compensation genom reduktionsenheter. Naturvårdsverkets förslag innebär vidare att en flygverksamhets utsläpp av växthusgaser ska kompenseras genom överlämnande av reduktionsenheter. Vidare föreslår Naturvårdsverket att icke-koldioxideffekter ska omfattas av uttrycket utsläpp av växthusgaser.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det. *Swedavia* anser att uttrycket utsläpp av växthusgaser inte bör innefatta icke-koldioxideffekter eftersom det ännu inte omfattas av utsläppshandelssystemet. *Trafikanalys* föredrar att uttrycket *höghöjdseffekter* används i stället för *icke-koldioxideffekter* eftersom det är vanligare i svenska texter.

### Skälen för regeringens förslag

*Icke-koldioxideffekter ska omfattas av krav på rapportering, övervakning och utsläppskompensation*

Från och med den 1 januari 2025 införs krav på luftfarten om övervakning, rapportering och verifiering av icke-koldioxideffekter (artikel 14.5 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet). Luftfartens icke-koldioxideffekter definieras i direktivet som de effekter på klimatet som uppstår vid

förbränning av bränsle genom utsläpp av kväveoxider (NOx), sotpartiklar och oxiderade svavelarter samt effekterna av vattenånga, inklusive kondensstrimlor, från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I (artikel 3 v). Vidare ska kommissionen lägga fram en rapport och, när det är lämpligt efter att först ha gjort en konsekvensbedömning, ett lagstiftningsförslag för att begränsa luftfartens icke-koldioxideffekter genom att utvidga utsläppshandelssystemet till att omfatta dessa. Kommissionen ska göra detta senast den 31 december 2027 (artikel 14.5).

Det bör därför i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser föras in en förklaring av uttrycket icke-koldioxideffekter som motsvarar definitionen i utsläppshandelsdirektivet. Som *Trafikanalys* uppmärksammar används ibland uttrycket höghöjdseffekter för att beskriva icke-koldioxideffekter. I den svenska språkversionen av utsläppshandelsdirektivet används dock uttrycket icke-koldioxideffekter. Det kan förutsättas att det uttrycket också kommer att användas i genomförandeakter som kommissionen antar med stöd av direktivet. Regeringen anser därför att det är lämpligt att använda uttrycket icke-koldioxideffekter även i den svenska lagen.

*Swedavia* anser att uttrycket utsläpp av växthusgaser inte bör omfatta icke-koldioxideffekter eftersom sådana effekter ännu inte omfattas av utsläppshandelssystemet. Eftersom icke-koldioxideffekter språkligt sett är en effekt och inte ett utsläpp anser regeringen att det inte bör omfattas av uttrycket utsläpp av växthusgaser. För att genomföra direktivets bestämmelser om att icke-koldioxideffekter ska övervakas, rapporteras och verifieras av flygoperatörer från och med 2025 bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela sådana föreskrifter även beträffande icke-koldioxideffekter. När utsläppshandelssystemet utvidgas så att flygverksamhet också ska kompensera för icke-koldioxideffekter med utsläppsrätter kommer lagen behöva ändras (13 och 16 §§).

#### *Corsia – ett nytt system för kompensation av utsläpp från flyget*

Som framgår i avsnitt 6.6 innebär det reviderade utsläppshandelsdirektivet att utsläppshandelssystemet utvidgas till vissa internationella flygningar som i dag inte omfattas av systemet. Därutöver, vilket beskrivs i avsnitt 6.5, genomförs de krav på utsläppskompensation genom reduktionsenheter som framgår av FN-regelverket Corsia. Detta kompensationskrav ska inte gälla för flygningar som omfattas av utsläppshandelssystemet men däremot för vissa andra flygningar mellan tredjeländer. Det nya systemet gör att det finns behov av vissa ändringar i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.

#### *En ändrad ordförklaring av flygverksamhet*

I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser finns en ordförklaring av termen flygverksamhet (4 §). Bestämmelsen omfattar dels s.k. EES-flygningar (första punkten), dels flygningar som omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd (andra punkten). Den delegerade förord-

ningen antogs för att komplettera utsläppshandelsdirektivet med regler om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för vissa flygningar i enlighet med kravet enligt FN-regelverket om att sådana regler skulle börja gälla från och med 2019 års utsläpp. För att kunna säkerställa att de reglerna följdes infördes i lagen en hänvisning till den delegerade förordningen, vilket bl.a. innebär att kravet om övervakningsplan är tillämpligt på flygningar som omfattas av Corsia (11 §). Uttrycket EES-flygningar används i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser (1 kap. 6 §) bl.a. för att avgränsa vilka flygningar som omfattas av kravet på att utsläpp ska täckas av utsläppsrätter (4 kap. 2 §). Både EES-flygningar och Corsia-flygningar omfattas av kravet på en övervakningsplan.

I och med att Corsia nu har genomförts i det reviderade utsläppshandelsdirektivet genom bl.a. en utvidgning av vilken flygverksamhet som omfattas av bilaga I, bör hänvisningen till kommissionens delegerade förordning tas bort i ordförklaringen av flygverksamhet i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. I stället bör det framgå att flygningar mellan två olika tredjeländer ingår i uttrycket flygverksamhet. Kraven i det reviderade utsläppshandelsdirektivet omfattar inte alla flygningar mellan två olika tredjeländer utan avgränsas bl.a. i fråga om vilka tredjeländer som är aktuella, vilka flygoperatörer som träffas och genom att flygningar med vissa ändamål, t.ex. militära, är undantagna (artikel 12.6). Sådana avgränsningar bör regleras på förordningsnivå med stöd av det bemyndigande som föreslås nedan.

Förklaringen av termen flygverksamhet innefattar alltså flygningar vars utsläpp ska kompenseras på olika sätt, genom antingen överlämnande av utsläppsrätter eller annullering av reduktionsenheter. Enligt det reviderade utsläppshandelsdirektivet kan en och samma flygning inte träffas av båda systemen. Beroende på resultatet av den översyn som kommissionen ska göra kan dock flygningar mellan EES och ett tredjeland komma att omfattas av båda systemen (artikel 28b.2). Regeringen kan på förordningsnivå göra skillnad mellan olika slags flygningar som ingår i termen flygverksamhet. Där kan det t.ex. framgå vilken typ av utsläppskompensation som ska göras för en viss flygning (se mer nedan).

#### *Krav på utsläppskompensation för flygverksamhet inom Corsia*

Kravet på kompensation av utsläpp genom reduktionsenheter behöver genomföras i nationell rätt. Till att börja med bör det införas en förklaring av termen reduktionsenhet. I det reviderade utsläppshandelsdirektivet listas vilka slags reduktionsenheter som flygoperatörerna får använda och det ställs också upp vissa ytterligare kriterier för att vissa reduktionsenheter ska få användas (artikel 11a). Kommissionen ska anta genomförandeakter med en förteckning över vilka reduktionsenheter som är godkända. Kommissionen har även mandat att godkänna ytterligare typer av reduktionsenheter om tredjeländer som listas i genomförandeakten enligt artikel 25a.3 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet tillåter andra enheter. Det är därför inte möjligt att i lagen avgränsa vad en reduktionsenhet är för något. Termen bör därför förklaras som en enhet som får användas för att kompensera utsläpp från flygverksamhet i enlighet med föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.



När det gäller utsläppsrätter finns det enligt lagen om vissa utsläpp växthusgaser en skyldighet att överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten (16 §). Det finns också flera bemyndiganden som handlar om täckningskravet (13 §), undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter (16 §) och utfärdande och återlämnande av utsläppsrätter (17 §). Föreskrifter om vilken flygverksamhet som omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter finns i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser.

Naturvårdsverket föreslår ett flertal bemyndiganden för att reglera skyldigheten att överlämna reduktionsenheter för en verksamhetsutövare för en flygverksamhet i lagen. Regeringen bedömer dock att regleringen blir lättare att förstå med ett bredare bemyndigande som omfattar alla aspekter av kompensation genom reduktionsenheter. Därför bör regeringen få meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från en flygverksamhet ska kompenseras genom annullering av reduktionsenheter och om hur det ska gå till. Detta innefattar bestämmelser om t.ex. vilka flygningar som omfattas av kravet, hur många reduktionsenheter som ska annulleras för att kompensera utsläppen, och vilka reduktionsenheter som får användas.

Naturvårdsverket föreslår beträffande reduktionsenheter att dessa ska överlämnas, vilket stämmer överens med hur skyldigheten att kompensera utsläpp genom utsläppsrätter regleras. I den svenska språkversionen av utsläppshandelsdirektivet anges dock att reduktionsenheter ska annulleras.

#### *Försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp*

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska dömas för försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp till böter eller fängelse i högst två år (35 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). På samma sätt som när det gäller skyldigheten att överlämna utsläppsrätter är syftet med kravet på kompensation genom reduktionsenheter att verka för en minskning av utsläppen i atmosfären. Oriktiga utsläppsrapporter som innebär att utsläpp inte kompenseras förfelar syftet med bestämmelserna. Om inte alla företag i samma bransch uppfyller kraven utan kan undgå skyldigheten att kompensera sina utsläpp snedvrids konkurrensen. Eftersom utsläppsrapporten ligger till grund för hur många reduktionsenheter som ska annulleras bör straffbestämmelsen om försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp göras tillämplig även för flygverksamhet som omfattas av Corsia. Ansvar bör vara aktuellt om åtgärden innebär risk för att ett för litet antal reduktionsenheter annulleras (jfr avsnitt 8.3).

## 10 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2024.

**Naturvårdsverkets förslag** stämmer överens med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

Prop. 2022/23:144 **Skälen för regeringens förslag:** Av ändringsdirektivet (artikel 3) och flygändringsdirektivet (artikel 2) följer att medlemsstaterna ska ha genomfört ändringarna senast den 1 januari 2024. Därför bör lagändringarna träda i kraft det datumet.

## 11 Konsekvenser

Förslagen utgår ifrån kraven i utsläppshandelsdirektivet och EU:s MRV-förordning, såsom de reviderats genom ändringsdirektivet, flygändringsdirektivet och ändringsförordningen. Direktivet ger i stora delar litet utrymme för alternativa lösningar, och EU:s MRV-förordning i ännu mindre utsträckning, men i några avseenden finns utrymmen att ge de nationella bestämmelserna den utformning som medlemsstaterna finner lämpligt, t.ex. avseende tillsyn och sanktioner. Den föreslagna regleringen överensstämmer med Sveriges skyldigheter att arbeta för att utsläppshandelssystemet inom EU genomförs och upprätthålls på ett konsekvent sätt.

Konsekvenser som beskrivs i detta avsnitt följer huvudsakligen av de ändringar som har gjorts av utsläppshandelsdirektivet och EU:s MRV-förordning. Endast de ändringar som rör det nuvarande och utökade utsläppshandelssystemet berörs, inte det nya utsläppshandelssystemet EU ETS 2.

### 11.1 Miljön

Ändringarna av utsläppshandelsdirektivet syftar till att EU ska kunna uppnå sitt klimatmål till år 2030 om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent jämfört med 1990. För att nå det målet ska de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet minska sina utsläpp med 62 procent jämfört med 2005 års nivåer. Detta innebär att det totala antalet utsläppsrätter kommer att minska i snabbare takt än tidigare. Detta sker dels genom två engångssänkningar av den totala årliga nyutgivningen av utsläppsrätter, år 2024 (90 miljoner utsläppsrätter) och år 2026 (27 miljoner utsläppsrätter), dels genom att den årliga minskningen ökar från nuvarande 2,2 procent (43 miljoner utsläppsrätter) till 4,3 procent (84 miljoner utsläppsrätter) under åren 2024–2027 och därefter till 4,4 procent. Ändringarna av utsläppshandelsdirektivet förväntas också minska utsläppen från verksamheter i Sverige och från sjötransporter till och från Sverige. Det går dock inte att säga hur stor del av den totala utsläppsminskningen inom utsläppshandelssystemet som kommer att ske genom minskade utsläpp från verksamheter i Sverige.

Viss risk för så kallat koldioxidläckage finns för sjötransportverksamheterna vilket negativt påverkar miljöintegriteten i systemet. Det finns en risk att gods som ska transporteras till eller från EU lastas om utanför EU innan det skeppas vidare för att på så vis komma undan en del av regleringen. I utsläppshandelsdirektivet finns dock en regel som tillkommit för att i viss utsträckning möta den risken (se avsnitt 6.7). Det

finns också en risk för överflyttning till andra trafikslag med högre utsläpp eller till mindre fartyg under 5 000 bruttodräktighet som inte träffas av regleringen, eller att fartyg klassas om till andra typer av fartyg som inte träffas av regleringen. I en nylig studie genomförd av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) om effekterna av att inkludera sjöfarten i utsläppshandelssystemet, bedöms dock att de ökade kostnaderna för sjötransporter enbart leder till små överflyttningar till de landbaserade trafikslagen. Däremot visar VTI att det finns en större risk för överflyttning till mindre fartyg för att kringgå utsläppshandelssystemet, vilket leder till att utsläpp flyttas utanför systemet och minskad utsläppseffektivitet eftersom fartygs energi- och utsläppseffektivitet i regel ökar med fartygens storlek.

## 11.2 Företagen

Ändringarna av utsläppshandelsdirektivet förväntas sammantaget innebära att priset på utsläppsrätter höjs, vilket innebär ökade kostnader för de företag som omfattas av utsläppshandelssystemet. Detta återspeglas redan genom att priset på utsläppsrätter har ökat markant, från ca 50 euro per utsläppsrätt i mitten av juli 2021 när kommissionen presenterade sitt lagförslag som en del av Fit for 55-paketet, till omkring 85 euro i mitten av maj 2023.

Konsekvenserna för enskilda företag beror på vilken sektor de verkar i och på reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter. Utfasningen av den fria tilldelningen av utsläppsrätter för de sektorer som träffas av gränsjusteringsmekanismen CBAM innebär ökade kostnader för företag i de sektorerna. Samtidigt är CBAM avsedd att säkerställa likvärdiga villkor med avseende på koldioxidprissättning inom unionen, dvs. konkurrensförhållandena för svenska företag bedöms inte negativt påverkas med avseende på produkter som säljs inom unionen. Däremot innebär utfasningen en negativ påverkan för företag som producerar produkter som exporteras utanför unionen.

Företag som har använt mer än 95 procent biomassa under en femårsperiod kommer inte längre att omfattas av utsläppshandelssystemet. Det innebär att de inte längre kommer kunna ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Eftersom förbränning av biomassa inte ger upphov till en skyldighet att överlämna utsläppsrätter har anläggningar med mer än 95 procent biomassa tidigare kunnat sälja sin tilldelning av utsläppsrätter, och därigenom skapat ekonomisk vinst. De nya reglerna får därför negativ påverkan på företag som använder mer än 95 procent biomassa.

Samtidigt introducerar ändringarna av utsläppshandelsdirektivet ekonomiska incitament som kan gynna företag som på olika sätt investerar i minskade utsläpp av växthusgaser. Det kan vara företag som producerar produkter som används av aktörer inom utsläppshandelssystemet och vars lönsamhet ökar med ökade ekonomiska incitament för utsläppsminskningar inom utsläppshandelssystemet, exempelvis producenter av hållbara flyg- och sjöfartsbränslen. Det gäller också företag som verkar inom utsläppshandelssystemet, särskilt anläggningar som inte har några växthusgasutsläpp och som kommer inkluderas i utsläppshandelssystemet,

Prop. 2022/23:144 exempelvis fossilfri vätgas- eller stålproduktion, förutsatt att de får möjlighet att ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Hur stort det incitamentet blir beror på översynen av tilldelningsreglerna, särskilt hur riktmärkesdefinitionerna ändras.

Det reviderade utsläppshandelsdirektivet medför vissa ökade administrativa kostnader för företag, det gäller exempelvis de nya villkoren för gratis tilldelning av utsläppsrätter för stationära anläggningar, dvs. energieffektiviseringskrav och klimatomställningsplaner.

För företag som bedriver flygverksamhet ökar kostnaderna på grund av att gratis tilldelningen av utsläppsrätter fasas ut till 2026, att omfattningen för utsläppshandelssystemet utökas något och på grund av Corsia. Revideringarna av utsläppshandelsdirektivet medför även viss ökning av de administrativa kostnaderna, bl.a. på grund av den utökade omfattningen i utsläppshandelssystemet, att icke-koldioxideffekter ska övervakas och på grund av införandet av Corsia. Hur stora dessa kostnader blir är i stor utsträckning beroende av utformningen av de detaljerade regler som kommissionen ska ta fram i delegerade akter och genomförandeakter.

Inkluderandet av sjöfarten i utsläppshandelssystemet medför ökade kostnader för de företag som direkt träffas av regleringen, samt för företag som nyttjar sjötransporter genom att deras transportkostnader ökar. När det gäller sjöfartsföretagen orsakas de ökade kostnaderna framför allt av kostnaderna för utsläppsrätter och i viss utsträckning av administrativa kostnader associerade med deltagandet i EU MRV respektive utsläppshandelssystemet.

VTI och Lighthouse har studerat de ekonomiska konsekvenserna av inkluderandet av sjöfarten i utsläppshandelssystemet ur ett svenskt perspektiv, med avseende på kostnaderna för utsläppsrätter. VTI har utgått ifrån kommissionens ursprungliga förslag på revidering av utsläppshandelsdirektivet och uppskattar att bränslekostnaderna ökar med 11–42 procent för fartygen som anlöper Sverige vid ett antaget utsläppsrättspris om 80 euro per ton koldioxid. VTI:s modelleringar visar att kostnadsökningarna är beroende av fartygssegment, exempelvis att de är högre för Ro-ro-fartyg och containerfartyg än med torrlastfartyg. Lighthouse bedömer att bränslekostnaderna för bunkring av bränsle i Sverige ökar med ca 70–80 procent vid ett antaget utsläppsrättspris om 100 euro per ton koldioxid.

VTI bedömer i sin rapport att de ökade bränslekostnaderna för sjötransporter inte påverkar företagens samlade logistikkostnader i stor utsträckning eftersom bränslekostnadsökningarna är små relativt andra kostnadskomponenter och att anpassningar till högre kostnader leder till att kostnadseffekten dämpas.

Införandet av sjöfarten i utsläppshandelssystemet medför en ökad administration för rederierna. Eftersom inkluderandet av sjöfarten i utsläppshandelssystemet bygger på EU:s MRV-förordning är de administrativa kostnaderna i stor utsträckning befintliga. Men eftersom EU:s MRV-förordning ändras och vissa krav tillkommer på grund av utsläppshandelssystemet förväntas kostnaderna öka i viss utsträckning, bland annat på grund av att rederierna ska tillhandahålla nya slags utsläppsrapporter, för att datumet för utsläppsrapportering tidigareläggs och för att MRV-förordningens tillämpningsområde utökas, exempelvis med fler växthusgaser och fartygstyper.

Totalt sett berördes 26 svenska rederier år 2021 av kraven i nuvarande MRV-förordning med avseende på 79 unika svenskflaggade fartyg, enligt Transportstyrelsens uppgifter hämtade från EU:s övervaknings- och informationssystem för sjötrafik, SafeSeaNet. Av dessa har 19 rederier rapporterat utsläpp i Thetis MRV med avseende på 65 svenskflaggade fartyg. Därutöver tillkommer troligen ett fåtal fartyg och rederier på grund av utvidgningen av EU:s MRV-förordning. *Regelrådet* anser att det finns brister i redovisningen av storleken på de företag som omfattas av sjöfartens inkludering i systemet. Regeringen konstaterar att det bland berörda företag finns en handfull rederier som enbart har ett fartyg som omfattas av utsläppshandelssystemet, medan ett rederi har 14 fartyg som kommer att omfattas av systemet. Regeringen konstaterar vidare att Trafikanalys menar att möjligheterna att föra över kostnaderna på konsumenter torde vara relativt goda för alla berörda redare, så länge man lyckas anpassa sig och effektivisera verksamheten i samma omfattning som konkurrenterna.

Regelrådet konstaterar vidare att det finns brister i redovisningen av behov av särskilda informationsinsatser. Regeringen konstaterar att Naturvårdsverket kommer att erbjuda informations- och utbildnings-tillfällen för nya verksamhetsutövare i utsläppshandelssystemet.

### 11.3 Staten

Ändringarna av utsläppshandelsdirektivet och EU:s MRV-förordning får vissa konsekvenser för staten. Naturvårdsverket är tillsynsmyndighet, tillståndsmyndighet och den myndighet som prövar gratis tilldelning av utsläppsrätter i förhållande till anläggningar och flygverksamheter. Ändringarna i direktivet innebär utökade uppgifter för Naturvårdsverket. Ändringarna i tilldelningsreglerna för anläggningar innebär sannolikt en mer omfattande prövning av tilldelningsfrågor, med avseende på de nya villkoren med energieffektiviseringskrav och omställningsplaner. Samtidigt innebär undantaget för anläggningar med hög andel biomassa-utsläpp att antalet anläggningar i systemet sannolikt minskar, vilket bidrar med en minskning av den administrativa bördan. För flygverksamheter tillkommer utökade uppgifter med avseende på tillsyn m.m. för Corsia och prövning av ansökningar om gratis tilldelning av utsläppsrätter för att ge kompensation för användning av hållbara bränslen.

Transportstyrelsen ska ges tillfälle att yttra sig innan Naturvårdsverket beslutar i frågor om flygverksamhet. Detta innebär vissa utökade uppgifter för Transportstyrelsen, med anledning av att Naturvårdsverkets flygrelaterade beslut sannolikt blir fler. Den påverkan bör dock vara begränsad med anledning av att det endast rör sig om ett 10-tal verksamhetsutövare för flygverksamheter som har skyldigheter inom utsläppshandelssystemet eller Corsia och som administreras av Naturvårdsverket.

För Energimyndigheten, som kontoföringsmyndighet, bedöms ändringarna innebära vissa utökade uppgifter framför allt på grund av att sjöfarten inkluderas i systemet. Därutöver innebär de ändrade tidsfristerna för utfärdande av gratis utsläppsrätter från den 28 februari till den 30 juni och

Prop. 2022/23:144 överlämnandet av utsläppsrätter från den 30 april till den 30 september att arbetsbördan i viss utsträckning kommer fördelas annorlunda över året.

Sjöfartverksamheternas inkluderande i utsläppshandelssystemet och ändringarna i EU:s MRV-förordning orsakar ökade uppgifter för den eller de myndigheter som pekas ut i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser. Uppgifterna handlar bl.a. om att godkänna övervakningsplaner, att utöva tillsyn över regelverken och att vägleda och informera berörda aktörer om regelverken. Enligt den nuvarande utformningen av EU:s MRV-förordning omfattas ca 25 svenska rederier och ca 80 svenska fartyg. Därutöver tillkommer med ändringarna i EU:s MRV-förordning ytterligare ett antal fartyg med avseende på den utökade omfattningen, samt de tredjelandsfartyg som Sverige tilldelas. Hur många tredjelandsrederier och tillhörande fartyg som ska administreras av Sverige är inte känt. Det antalet bör dock vara begränsat, med tanke på att huvudregeln är att tredjelandsrederierna ska fördelas till det land de har flest hamnanlöp till och det bedöms som osannolikt att Sverige i någon större utsträckning är det landet.

När det gäller domstolarna innebär förslaget om att inkludera sjötransportverksamheter i lagen och förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser att antalet mål till mark- och miljödomstolarna kan öka. Att utsläppshandelssystemet utökas till att omfatta en ny typ av verksamhetsutövare, som sedan tidigare omfattas av förordning (2017:880) om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (som kompletterar EU:s MRV-förordning), bedöms dock inte orsaka någon betydande ökad arbetsbörda för mark- och miljödomstolarna. Det har i Sverige endast förekommit ett fåtal domstolsärenden kopplade till utsläppshandelssystemet, främst gällande uteblivet överlämnande av utsläppsrätter och tilldelning av utsläppsrätter.

Förslaget innebär vidare att de av regeringen utnämnda sjörättsdomstolarna (Luleå, Sundsvall, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Värmlands tingsrätter) är behöriga och första instans i sådana tvister som avses i artikel 3g c utsläppshandelsdirektivet (genomförd i förslaget på ny 11 b § i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). Denna typ av tvister i domstol bedöms bli ovanliga och bör således inte vara särskilt betungande för sjörättsdomstolarna.

## 11.4 Kommuner

Ändringarna av utsläppshandelsdirektivet och lagändringarna bedöms huvudsakligen innebära konsekvenser för kommuner i de fall där kommunerna bedriver utsläppshandelsrelaterad verksamhet i företagsform. I dessa fall beskrivs konsekvenserna i avsnittet om konsekvenser för företag ovan (avsnitt 11.2).

I de fall kommuner bedriver utsläppshandelsrelaterad verksamhet i förvaltningsform kan ändringsdirektivet innebära ökade kostnader för dessa kommuner i form av höjda priser på utsläppsrätter och ökad administration. Eftersom kommuner har möjlighet att finansiera eventuella ökade kostnader genom avgiftshöjningar orsakar förslagen inte någon ekonomisk reglering i enlighet med finansieringsprincipen.

## Förslaget till lag om ändring av lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

**1 §** Denna lag syftar till att främja kostnadseffektiva och ekonomiskt effektiva minskningar av utsläppen av växthusgaser.

Lagen kompletterar

– EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 (utsläppshandelsdirektivet), och

– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EU:s MRV-förordning) och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

I paragrafen anges lagens syfte och innehåll.

I *andra stycket* klargörs att lagen kompletterar EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet. En uppräknning av vilka förordningar som för närvarande antagits med stöd av direktivet finns i avsnitt 4.2. Eftersom utsläppshandelsdirektivet ändrats genom ändringsdirektivet och flygändringsdirektivet anges i paragrafen den senaste lydelsen av direktivet. *Andra strecksatsen*, som är ny, klargör att lagen även kompletterar EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen. I avsnitt 5.1 finns en uppräknning av vilka förordningar som för närvarande antagits med stöd av EU:s MRV-förordning.

Ändringen görs till följd av att kompletterande bestämmelser till EU:s MRV-förordning förs över till lagen eftersom sjötransportverksamheter nu ska omfattas av utsläppshandelssystemet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

**2 §** I denna lag avses med

utsläpp av växthusgaser:

1. frigörande av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning,

2. frigörande av koldioxid från ett luftfartyg i en flygverksamhet, eller

3. frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg i en sjötransportverksamhet,

ton koldioxidekvivalenter: ett ton koldioxid eller den mängd dikväveoxid, metan, eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid,

utsläppsrätt: en rätt att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

reduktionsenhet: ett instrument som får användas för att kompensera utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, och

icke-koldioxideffekter: klimatpåverkan från utsläpp av kväveoxider, sotpartiklar eller oxiderade svavelföreningar som uppstår genom förbränning av bränsle i ett

Paragrafen, som utformas enligt *Lagrådets* förslag, innehåller ord-förklaringar av termer och uttryck som används i lagen.

Förklaringen av *utsläpp av växthusgaser* görs om till en punktupp-ställning. I punkterna anges vilka växthusgaser som är aktuella för respektive typ av verksamhet inom lagens tillämpningsområde, nämligen anläggningar, flygverksamhet och sjötransportverksamhet. Övervägan-dena i denna del finns i avsnitt 8.2.

I *första punkten* anges de växthusgaser som är aktuella för anläggningar. Det sker ingen ändring i sak vad gäller omfattningen av växthusgaser för anläggningar.

I *andra punkten* anges att det med utsläpp av växthusgaser menas frigörande av koldioxid från ett luftfartyg i en flygverksamhet. Över-vägandena i denna del finns i avsnitt 9.

I *tredje punkten* anges att det med utsläpp av växthusgaser menas fri-görande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg i en sjötransportverksamhet. Ändringen görs för att sjötransportverksamheter framledes kommer att inkluderas i utsläppshandelssystemet. Över-vägandena i denna del finns i avsnitt 8.2.

Förklaringen av *ton koldioxidekvivalenter* utökas och omfattar utsläpp av metangas. Metan tillkommer som en ny typ av växthusgas med anledning av att sjötransportverksamheter inkluderas i lagen. Övervägan-dena i denna del finns i avsnitt 8.2.

Ordförklaringen av *reduktionsenhet* är ny. Förklaringen införs med anledning av att det reviderade utsläppshandelsdirektivet genomför Corsia, vilket innebär en ny skyldighet för verksamhetsutövare för flyg-verksamheter att annullera reduktionsenheter för att kompensera utsläppen för vissa internationella flygningar. Ett bemyndigande att meddela föreskrifter som har betydelse för förklaringen finns i 11 a §. Förklaringen har betydelse för straffbestämmelsen i 35 §. Övervägandena i denna del finns i avsnitt 9.

Även ordförklaringen av *icke-koldioxideffekter* är ny. Förklaringen motsvarar definitionen i artikel 3 v i det reviderade utsläppshandels-direktivet. Förklaringen har betydelse för bemyndigandet i 25 §. Över-vägandena i denna del finns i avsnitt 9.

**3 §** Med *anläggning* avses i denna lag en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet som är tekniskt knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar.

I paragrafen förklaras vad som menas med en anläggning.

Förklaringen ändras så att det inte förutsätts att den verksamhet som bedrivs ger upphov till utsläpp av växthusgaser. Ändringen föranleds av det reviderade utsläppshandelsdirektivet som innebär att vissa anlägg-ningar som inte ger upphov till några utsläpp av växthusgaser ska omfattas av utsläppshandelssystemet. Vidare är det inte längre en förutsättning att verksamheten vid anläggningen kräver tillstånd enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.



Förklaringen motsvarar i huvudsak definitionen i artikel 3 e i utsläppshandelsdirektivet.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

**4 §** Med *flygverksamhet* avses i denna lag en eller flera flygningar med luftfartyg som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som

1. avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i ett sådant annat tredjeland med vilket Europeiska unionen har ett avtal om ömsesidigt erkännande av utsläppsätter enligt artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet, eller

2. *utförs mellan flygplatser i två olika tredjeländer.*

I paragrafen förklaras vad som avses med flygverksamhet.

*Andra punkten* ändras så att en eller flera flygningar med luftfartyg, som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som utförs mellan flygplatser belägna i två olika tredjeländer ingår i termen flygverksamhet. Inrikesflygningar inom tredjeländer faller utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Ändringen föranleds av bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet (ändrat genom bilagan i flygändringsdirektivet) där det anges vilka verksamheter som träffas av direktivets reglering. Det reviderade utsläppshandelsdirektivet genomför Corsia, vilket innebär en ny skyldighet för verksamhetsutövare för flygverksamheter att annullera reduktionsenheter för att kompensera utsläppen för vissa internationella flygningar. Förklaringen har betydelse för bl.a. bemyndigandet i 11 a § och straffbestämmelsen i 33 §. Vilka flygverksamheter som kommer att omfattas av krav på kompensation genom reduktionsenheter styrs av en genomförandeakt som kommissionen antar med stöd av artikel 25a.3 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet.

Övervägandena finns i avsnitt 9.

**4 a §** *Med sjötransportverksamhet avses i denna lag sådan transportverksamhet med fartyg till sjöss och i hamn som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som omfattas av artikel 2 i EU:s MRV-förordning.*

I paragrafen, som är ny, förklaras vad som avses med sjötransportverksamhet.

Förklaringen är i huvudsak densamma som den beskrivning av sjötransporter som finns i bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet. Den innebär att det finns en nära koppling mellan verksamheter som omfattas EU:s MRV-förordning och verksamheter som omfattas av utsläppshandelssystemet. EU:s MRV-förordning innehåller regler om övervakning av utsläpp från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar (artikel 1). Vilka fartyg som omfattas av förordningen framgår i artikel 2 i den reviderade MRV-förordningen, varför den artikeln även nämns i paragrafen.

Förklaringen har betydelse bl.a. för skyldigheten att överlämna utsläppsätter enligt 16 §. Närmare föreskrifter när det gäller vilka sjötransportverksamheter som omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsätter t.ex. för att införa de begränsningar som följer av bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet kan meddelas med stöd av bemyndigandena i 13 och 17 §§.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Prop. 2022/23:144 5 § Med verksamhetsutövare avses i denna lag varje fysisk eller juridisk person som

1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet

a) driver verksamheten eller innehar anläggningen eller på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller

b) äger ett luftfartyg som ingår i flygverksamheten, om den som driver flygverksamheten inte kan identifieras,

2. i fråga om en sjötransportverksamhet

a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller

b) har tagit över fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har gått med på att överta de skyldigheter som följer av bestämmelserna i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.

I paragrafen förklaras vad som avses med verksamhetsutövare.

Uppställningen i paragrafen ändras. I första punkten anges vem som är verksamhetsutövare när det gäller en anläggning eller flygverksamhet och den motsvarar alltså första och andra punkterna i den hittillsvarande bestämmelsen.

I andra punkten, som är ny, anges vem som är verksamhetsutövare när det gäller sjötransportverksamhet. Förklaringen motsvarar definitionen av rederi i artikel 3 w i det reviderade utsläppshandelsdirektivet. När det gäller punkten b) kan det röra sig om en organisation eller person, t.ex. en driftsansvarig eller någon som hyr fartyget utan besättning (jfr artikel 3 w i direktivet). En förutsättning för att anses som verksamhetsutövare enligt denna punkt är dock att det har ingåtts ett avtal om att denna person ska ta över det s.k. ISM-ansvaret (International Safety Management Code), som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

6 § I denna lag avses med

utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i

1. artikel 68 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen), eller

2. artiklarna 11 och 11 a i EU:s MRV-förordning,

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, eller

2. artikel 6 i EU:s MRV-förordning, och

rapport om verksamhetsnivå: en sådan skriftlig rapport som avses i artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 av den 31 oktober 2019 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller ytterligare åtgärder i samband med justeringar av gratis tilldelning av utsläppsrätter på grund av förändringar av verksamhetsnivå.

I paragrafen förklaras vad som avses med utsläppsrapport, övervakningsplan och rapport om verksamhetsnivå.

Förklaringen av utsläppsrapport görs om till en punktuppställning där första punkten motsvarar den hittillsvarande förklaringen. I andra punkten, som är ny, görs ett tillägg som innebär att en utsläppsrapport även kan

vara en sådan rapport som avses i artiklarna 11 och 11 a i den reviderade MRV-förordningen. Förklaringen har betydelse för straffansvaret enligt 35 §. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

Även i förklaringen av *övervakningsplan* införs en punktuppställning, där *första punkten* motsvarar den hittillsvarande ordförklaringen. I *andra punkten*, som är ny, anges att en övervakningsplan även är en sådan skriftlig redogörelse som avses i artikel 6 i EU:s MRV-förordning. Förklaringen har betydelse bl.a. för straffansvaret enligt 33 §.

Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

**7 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att det *för en anläggning* ska krävas tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

*Regeringen får meddela föreskrifter om att en verksamhetsutövare vars verksamhet inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna behålla tillståndet.*

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter om tillstånd till utsläpp av växthusgaser.

I *första stycket* ändras tillståndets beteckning till tillstånd till utsläpp av växthusgaser. Formuleringen överensstämmer med den i artikel 4 i utsläppshandelsdirektivet. Med stöd av bestämmelsen kan det även föreskrivas tillståndskrav för anläggningar som inte ger upphov till utsläpp av växthusgaser (se s. 31–32). Det är aktuellt för vissa anläggningar som uppfyller de gränsvärden som anges i bilaga I i det reviderade utsläppshandelsdirektivet.

Enligt *andra stycket*, som är nytt, får regeringen meddela föreskrifter om att vissa verksamhetsutövare som inte längre omfattas av tillståndsplikten ska kunna behålla tillståndet till utsläpp av växthusgaser. De verksamhetsutövare som avses här framgår av artikel 2.1 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet. Det rör sig om anläggningar som genom att ändra sina produktionsprocesser för att minska sina utsläpp av växthusgaser hamnar under tröskelvärdet 20 MW. Genom bemyndigandet kan regeringen exempelvis meddela föreskrifter om att dessa verksamhetsutövare ska kunna behålla tillståndet fram till slutet av den innevarande femårsperioden eller även under den påföljande femårsperioden.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

**8 §** Frågor om tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser prövas av en tillståndsmyndighet efter ansökan av verksamhetsutövaren.

Den myndighet som regeringen bestämmer är tillståndsmyndighet.

I paragrafen förklaras vad som avses med tillståndsmyndighet.

I paragrafen görs en följdändring till den ändrade beteckningen på tillståndet i 7 §, se kommentaren till den paragrafen.

**9 §** Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser, om

1. verksamhetsutövaren inte har följt ett tillståndsvillkor och avvikelserna är av allvarlig art,
2. verksamhetsutövaren allvarligt åsidosätter det som är föreskrivet om rapportering eller överlämnande av utsläppsrätter,
3. de tillstånd som behövs enligt miljöbalken eller äldre miljölagstiftning saknas,
4. tillståndet ersätts med ett nytt tillstånd, eller

5. verksamheten inte kräver tillstånd till utsläpp av växthusgaser, och tillståndsmyndigheten inte har beslutat att verksamhetsutövaren får behålla tillståndet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 § andra stycket.

I paragrafen anges grunderna för återkallelse av ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser.

En följdändring görs på grund av att beteckningen på tillståndet i 7 § ändras, se kommentaren till den paragrafen.

I femte punkten görs ett tillägg som innebär ett undantag. Tillståndet för en verksamhetsutövare som fått behålla tillståndet med anledning av den nya bestämmelsen i 7 § andra stycket ska inte kunna återkallas trots att verksamheten inte längre är tillståndspliktig. Ändringen bidrar till genomförandet av artikel 2.1 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet som innebär att dessa anläggningar ska få delta frivilligt i utsläppshandelssystemet.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

**10 §** Om det behövs för att uppfylla Sveriges förpliktelser till följd av medlemskapet i Europeiska unionen, får tillståndsmyndigheten återkalla ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser eller ändra eller upphäva villkor i ett sådant tillstånd.

Paragrafen reglerar en möjlighet för tillståndsmyndigheten att återkalla ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser eller ändra eller upphäva villkoren.

I paragrafen görs en följdändring till den ändrade beteckningen på tillståndet i 7 §, se kommentaren till den paragrafen.

**11 a §** Regeringen får meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet ska kompenseras genom annullering av reduktionsenheter och hur det ska gå till.

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet ska kompenseras.

Bemyndigandet införs med anledning av att det reviderade utsläppshandelsdirektivet genomför Corsia, vilket innebär en ny skyldighet för verksamhetsutövare för flygverksamheter att annullera reduktionsenheter för att kompensera utsläppen för vissa internationella flygningar. Med stöd av bemyndigandet kan regeringen meddela föreskrifter om bl.a. vilka flygningar som ska kompenseras genom annullering av reduktionsenheter, vilket antal reduktionsenheter som ska annulleras för att flygningen ska anses kompenserad, hur annulleringen ska gå till och villkor för vilka reduktionsenheter som får användas.

I 2 § finns en förklaring av reduktionsenhet som får sitt närmare innehåll av de föreskrifter som antas med stöd av förevarande paragraf.

Övervägandena finns i avsnitt 9.

### **Sjötransportverksamhet**

**11 b §** En verksamhetsutövare som har haft kostnader för att överlämna utsläppsrätter enligt 16 § har rätt till ersättning för de kostnaderna från en aktör som har tagit över ansvaret för driften av verksamhetsutövarens fartyg.

*En aktör ska anses ha tagit över driften av ett fartyg om aktören har ingått ett avtal med verksamhetsutövaren som innebär att aktören har befogenhet att bestämma*

1. fartygets färdplan och hastighet,
2. vilken last som fartyget ska transportera, eller
3. vilket bränsle som ska köpas in för fartygets drift.

Paragrafen, som är ny, innehåller en rätt för en verksamhetsutövare för en sjötransportverksamhet att under vissa förutsättningar kräva ersättning från en annan aktör för de kostnader som verksamhetsutövaren har haft för överlämnandet av utsläppsrätter.

*Första stycket* innebär att skyldigheten att ersätta verksamhetsutövaren för kostnader som denne haft för att överlämna utsläppsrätter åligger den aktör som tagit över driften av ett fartyg som tillhör verksamhetsutövaren.

I *andra stycket* anges när en aktör ska anses ha tagit över driften av ett fartyg. Parterna ska ha ingått ett avtal som innebär att aktören har vissa befogenheter när det gäller driften. Punkterna är alternativa.

Paragrafen genomför artikel 3gc i det reviderade utsläppshandelsdirektivet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

**11 c §** *Första domstol i tvistemål om ett förhållande som avses i 11 b § är den tingsrätt som avses i 21 kap. 1 § sjölagen (1994:1009).*

*Behörigheten för en sjörättsdomstol att ta upp ett tvistemål som avses i första stycket ska bestämmas enligt 21 kap. 2 § sjölagen.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om behörig domstol i tvistemål om ett förhållande som avses i 11 b §.

Enligt *första stycket* ska en talan om ersättning enligt 11 b § prövas av sjörättsdomstol som första instans.

Av *andra stycket* följer att prövningen av vilken sjörättsdomstol som ska anses behörig att pröva tvistemålet som första instans ska göras enligt 21 kap. 2 § sjölagen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

**13 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om att utsläpp från en verksamhet som omfattas av utsläppshandelssystemet ska täckas av motsvarande mängd utsläppsrätter.

Uppräkningen av vilka växthusgaser som gäller för vilken verksamhet tas bort. Detta framgår i stället av ordförklaringen av utsläpp av växthusgaser i 2 §. Denna ändring tillsammans med ändringen i 2 § innebär att bemyndigandet utökas så att regeringen även kan meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från en sjötransportverksamhet ska täckas av utsläppsrätter.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

**16 §** Verksamhetsutövaren ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från en verksamhet som är

1. en anläggning för vilken det krävs tillstånd till utsläpp av växthusgaser eller för vilken verksamhetsutövaren fått behålla tillståndet,
2. en sådan flygverksamhet som avses i 4 § 1 och som ska omfattas av en övervakningsplan, eller
3. en sjötransportverksamhet.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om överlämnande av utsläppsrätter.

*Första punkten* reglerar skyldigheten för verksamhetsutövare till tillståndspliktiga anläggningar och till anläggningar som fått behålla tillståndet att överlämna utsläppsrätter. De anläggningar som avses är de som omfattas av bemyndigandet i 7 §.

*Andra punkten* motsvarar den hittillsvarande andra meningen.

*Tredje punkten* innebär att även sjötransportverksamheter har motsvarande skyldighet som övriga verksamheter som omfattas utsläppshandelssystemet att överlämna utsläppsrätter. Denna punkt genomför artikel 3gb i utsläppshandelsdirektivet.

Utöver detta görs redaktionella ändringar av paragrafen för att förenkla förståelsen när ytterligare verksamhetsutövare omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter.

Övervägandena finns i avsnitt 7 och 8.4.

**25 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och icke-koldioxideffekter,
2. verifiering av uppgifter, och
3. ackreditering av kontrollörer.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp.

*Första punkten* utvidgas till att även omfatta skyldighet att övervaka och rapportera icke-koldioxideffekter. En förklaring av vad som avses med icke-koldioxideffekter finns i 2 §. Bemyndigandet gör det möjligt att genomföra kravet på övervakning av icke-koldioxideffekter från flygverksamhet i artikel 14.5 i utsläppshandelsdirektivet.

Övervägandena finns i avsnitt 9.

**26 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring och tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet, eller
3. EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om avgifter för prövning, kontoföring och tillsyn.

Genom *tredje punkten*, som är ny, utvidgas bemyndigandet till avgifter som har samband med EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som

har antagits med stöd av den förordningen. Föreskrifter om sådana avgifter har hittills meddelats med stöd av 27 kap. 1 § miljöbalken. Ändringen är en följd av att kompletterande bestämmelser till EU:s MRV-förordning nu förs över till förevarande lag.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

**27 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att *följande författningar följs*:

1. denna lag,
2. EU:s MRV-förordning,
3. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet *eller EU:s MRV-förordning*, och
4. föreskrifter som har meddelats i anslutning till *denna lag eller de EU-förordningar som avses i 2 och 3*.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om tillsynsansvar.

I bestämmelsen anges vilka regler som omfattas av den tillsyn som tillsynsmyndigheten ska utföra.

Ändringarna innebär att tillsynen enligt lagen även omfattar EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen. Sådan tillsyn har hittills bedrivits med stöd av 26 kap. miljöbalken. Ändringen är en följd av att kompletterande bestämmelser till EU:s MRV-förordning nu förs över till förevarande lag. Det görs även redaktionella ändringar.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

**31 §** Tillsynsmyndigheten har, om det behövs för tillsynen, rätt att få tillträde till

1. anläggningar,
2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet,
3. *fartyg som används i en sjötransportverksamhet, och*
4. områden som hör till sådana anläggningar, luftfartyg *eller fartyg*, dock inte bostäder.

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver användas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens rätt till tillträde till anläggningar, fartyg och luftfartyg och områden som hör till anläggningar, fartyg och luftfartyg.

I *första stycket* införs en ny *tredje punkt* som ger tillsynsmyndigheten rätt att få tillträde till fartyg som används i en sjötransportverksamhet, om det behövs för tillsynen.

I *ffjärde punkten*, som motsvarar den hittillsvarande tredje punkten, görs också ett tillägg som rör sjötransportverksamhet. Tillsynsmyndigheten har, om det behövs för tillsynen, rätt att få tillträde till områden som hör till fartyg som ingår i en sjötransportverksamhet, dock inte bostäder. Det skulle t.ex. kunna röra sig om rederiets kontorslokaler eller liknande lokal där man t.ex. samlar in och bearbetar utsläppsdata.

I 4 a § anges vad som avses med sjötransportverksamhet.

**33 §** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 § *första stycket*, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser döms även den verksamhetsutövare för en flygverksamhet *eller en sjötransportverksamhet* som med uppsåt eller av oaktsamhet *inte fullgör ett krav på en övervakningsplan enligt*

1. föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 §, eller
2. artikel 6 i EU:s MRV-förordning.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser med avseende på otillåtet utsläpp av växthusgaser.

I *första stycket* görs ett tillägg att det endast är föreskrifter som meddelats med stöd av 7 § första stycket som omfattas av straffansvar. Från det straffbara området undantas verksamhetsutövare för sådana anläggningar som inte längre är tillståndspliktiga, men som har fått behålla tillståndet enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 7 § andra stycket.

De ändringar som görs i *andra stycket* innebär att bestämmelsen utvidgas till att även omfatta sjötransportverksamheter. Det grundläggande kravet på att upprätta en övervakningsplan finns i artikel 6 i EU:s MRV-förordning. Det är alltså de verksamheter som omfattas av den förordningen som omfattas av straffansvaret (se även förklaringen av sjötransportverksamhet i 4 a §).

Övervägandena finns i avsnitt 7 och 8.3.

**35 §** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska, *om åtgärden innebär risk för att ett för litet antal utsläppsrätter överlämnas eller reduktionsenheter annulleras*, dömas för försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp till böter eller fängelse i högst två år.

Paragrafen innehåller en straffbestämmelse om ansvar för försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp.

Ändringen innebär att det straffbara området inskränks på så sätt att det för straffbarhet krävs att åtgärden innebär fara för att ett för litet antal utsläppsrätter överlämnas eller reduktionsenheter annulleras.

Reduktionsenheter nämns särskilt. Det görs med anledning av att det reviderade utsläppshandelsdirektivet genomför Corsia, vilket innebär en ny skyldighet för verksamhetsutövare för flygverksamheter att annullera reduktionsenheter för att kompensera utsläppen för vissa internationella flygningar. Skyldigheten att annullera reduktionsenheter följer av föreskrifter som regeringen meddelar med stöd av 11 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 8.3 och 9.

**41 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att en förseningsavgift eller sanktionsavgift ska betalas av den som åsidosätter bestämmelser i

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet, *eller*



Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om förseningsavgifter och sanktionsavgifter.

*Tredje punkten*, som är ny, innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om att en förseningsavgift eller sanktionsavgift ska betalas av den som åsidosätter bestämmelser i EU:s MRV-förordning eller EU-förordningar som har antagits med stöd av EU:s MRV-förordning. Hittills har föreskrifter om miljöaktionsavgifter för överträdelser av EU:s MRV-förordning meddelats med stöd av 30 kap. 1 § miljöbalken. Ändringen är en följd av att kompletterande bestämmelser till EU:s MRV-förordning nu förs över till förevarande lag.

Övervägandena finns i avsnitt 8.8.

### **Avvisning, kvarhållande och anlöpsförbud**

**42 a §** *Regeringen får meddela föreskrifter om sådana beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som avses i artikel 16.11a i utsläppshandelsdirektivet.*

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sådana avvisnings- och kvarhållandebeslut och anlöpsförbud som avses i artikel 16.11a i utsläppshandelsdirektivet.

Artikeln i utsläppshandelsdirektivet handlar om tvångsåtgärder mot ett rederi som inte har uppfyllt skyldigheten att överlämna utsläppsrätter under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder. De åtgärder som beskrivs ska vidtas endast om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls. En motsvarande bestämmelse, som dock gäller om övervaknings- och rapporteringsskyldigheter inte har uppfyllts, finns i artikel 20.3 i EU:s MRV-förordning. Artikel 16.11 a i utsläppshandelsdirektivet har lagts till med anledning av att sjötransportverksamheter inkluderas i utsläppshandelssystemet genom det reviderade utsläppshandelsdirektivet.

Med stöd av bemyndigandet kan det meddelas föreskrifter om de beslut som beskrivs i direktivet, t.ex. vilka förutsättningar som ska gälla för att fatta besluten.

Övervägandena finns i avsnitt 8.6.

**44 §** *Beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, enligt EU:s MRV-förordning, eller enligt de EU-förordningar som har antagits med stöd av EU:s MRV-förordning eller utsläppshandelsdirektivet får överklagas till mark- och miljödomstolen.*

Paragrafen reglerar överklaganden.

Ändringen innebär att även beslut enligt EU:s MRV-förordning eller enligt de EU-förordningar som antagits med stöd av EU:s MRV-förordning får överklagas till mark- och miljödomstolen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.9.

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2023/959**

av den 10 maj 2023

**om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Parisavtalet <sup>(4)</sup>, som antogs den 12 december 2015 inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) (*Parisavtalet*), trädde i kraft den 4 november 2016. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen i den globala medeltemperaturen långt under 2 °C över förindustriell nivå, och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå. Det åtagandet har förstärkts genom antagandet, inom ramen för UNFCCC, av klimatpakten från Glasgow den 13 november 2021, i vilken partskonferensen för UNFCCC, som tjänar som möte mellan parterna i Parisavtalet, konstaterar att klimatförändringarnas effekter kommer att vara mycket mindre vid en temperaturökning på 1,5 °C jämfört med 2 °C, och beslutar att göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C.
- (2) Behovet att hålla Parisavtalets mål på 1,5 °C vid liv har blivit än mer akut efter att den mellanstatliga panelen för klimatförändringar i sin sjätte utvärderingsrapport kommit fram till att den globala uppvärmningen kan begränsas till 1,5 °C endast om kraftiga och varaktiga minskningar av de globala växthusgasutsläppen inom detta årtionde görs omedelbart.
- (3) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given (*den europeiska gröna given*).
- (4) I den europeiska gröna given kombineras en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i unionen senast 2050 och fastställs en ny tillväxtstrategi som syftar till att ställa om unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där ekonomisk tillväxt är frikopplad från resursförbrukningen. Den syftar också till att skydda, bevara och förbättra unionens naturkapital och skydda medborgarnas hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Denna omställning påverkar arbetstagare från olika sektorer på olika sätt. Samtidigt har den omställningen jämställdhetsrelaterade aspekter och påverkar även särskilt vissa missgynnade och sårbara grupper, såsom äldre,

<sup>(1)</sup> EUT C 152, 6.4.2022, s. 175.<sup>(2)</sup> EUT C 301, 5.8.2022, s. 116.<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2023 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 25 april 2023.<sup>(4)</sup> EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

personer med funktionsnedsättning, personer med minoritetsbakgrund i fråga om ras eller etnisk tillhörighet och individer och hushåll med låga eller medellåga inkomster. Den innebär också större utmaningar för vissa regioner, särskilt strukturellt missgynnade regioner, perifera områden samt öar. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

- (5) Den 17 december 2020 lämnade unionen in sitt nationellt fastställda bidrag till UNFCCC, efter rådets godkännande av det. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG <sup>(5)</sup>, i dess ändrade lydelse genom bland annat Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 <sup>(6)</sup>, är ett av de instrument som anges i den allmänna beskrivningen av målet i bilagan till det inlämnade bidraget, med förbehåll för revidering mot bakgrund av det höjda målet för 2030. Rådet angav i sina slutsatser av den 24 oktober 2022 att det är berett att så snart som möjligt efter slutförandet av förhandlingarna om de väsentliga delarna av 55 %-paketet vid behov uppdatera unionens och dess medlemsstaters nationellt fastställda bidrag, i enlighet med punkt 29 i klimatpakten från Glasgow, för att återspegla hur slutresultatet av de väsentliga delarna av 55 %-paketet genomför unionens överordnade mål enligt vad Europeiska rådet enades om i december 2020. Eftersom EU:s utsläppshandelssystem, som inrättades genom direktiv 2003/87/EG, är en hörnsten i unionens klimatpolitik och utgör dess viktigaste verktyg för att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt är de ändringar av direktiv 2003/87/EG, även med avseende på dess tillämpningsområde, som antas genom det här direktivet en del av de väsentliga delarna av 55 %-paketet.
- (6) Behovet och värdet av att förverkliga den europeiska gröna given har bara ökat mot bakgrund av covid-19-pandemins mycket allvarliga effekter på unionsmedborgarnas hälsa, levnads- och arbetsvillkor och välbefinnande. De effekterna har visat att vårt samhälle och vår ekonomi måste förbättra sin motståndskraft när det gäller externa chocker och agera tidigt för att förebygga eller mildra effekterna av externa chocker på ett rättvist sätt där ingen, inte heller de som löper risk för energifattigdom, lämnas utanför. EU-medborgarna fortsätter att uttrycka starka åsikter om att detta i synnerhet gäller klimatförändringarna.
- (7) I det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020 åtog sig unionen att senast 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer.
- (8) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 <sup>(7)</sup> har unionen i lagstiftning fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 och målet att därefter uppnå negativa utsläpp. I den förordningen fastställs också ett bindande inhemskt unionsmål att senast 2030 minska nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer, och föreskrivs att kommissionen ska sträva efter att anpassa alla framtida utkast till åtgärder eller lagstiftningsförslag, inbegripet budgetförslag, till målen i den förordningen, och i de fall då inga anpassningar görs ange skälen till detta som en del av den konsekvensbedömning som åtföljer dessa förslag.
- (9) Alla sektorer inom ekonomin behöver bidra till att uppnå de utsläppsminskningar som fastställs genom förordning (EU) 2021/1119. Därför bör ambitionen med EU:s utsläppshandelssystem anpassas så att den överensstämmer med målet om minskade nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin fram till 2030, målet om klimatneutralitet senast 2050 och målet att uppnå negativa utsläpp därefter, i enlighet med förordning (EU) 2021/1119.

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814 (EUT L 76, 19.3.2018, s. 3).

<sup>(7)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (10) EU:s utsläppshandelssystem bör uppmuntra produktion i anläggningar som delvis minskar eller helt eliminerar utsläppen av växthusgaser. Beskrivningen av vissa verksamhetskategorier i bilaga I till direktiv 2003/87/EG bör därför ändras för att se till att anläggningar som bedriver en verksamhet som förtecknas i den bilagan och som uppfyller kapacitetströskeln för samma verksamhet men som inte släpper ut några växthusgaser omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och därmed säkerställa likabehandling av anläggningar i de berörda sektorerna. Dessutom bör gratis tilldelning för produktion av en produkt ta hänsyn till, som vägledande principer, potentialen till cirkulär användning av material och det faktum att riktmärket bör vara oberoende av råvaran eller typen av produktionsprocess, om produktionsprocesserna har samma syfte. Det är därför nödvändigt att ändra definitionen av de produkter, processer och utsläpp som omfattas av vissa riktmärken för att säkerställa lika villkor för anläggningar som använder ny teknik som delvis minskar eller helt eliminerar växthusgasutsläpp och anläggningar som använder befintlig teknik. Trots de vägledande principerna bör de reviderade riktmärkena för 2026–2030 fortsätta att skilja mellan primär och sekundär produktion av stål och aluminium. Det är också nödvändigt att frikoppla uppdateringen av riktmärkesvärdena för raffinaderier och vätgas för att återspegla den ökande betydelsen av produktion av vätgas, däribland grön vätgas, utanför raffinaderisektorn.
- (11) Efter ändringen av definitionerna av de produkter, processer och utsläpp som omfattas av vissa riktmärken är det nödvändigt att se till att producenterna inte får dubbel kompensation för samma utsläpp med både gratis tilldelning och kompensation för indirekta kostnader, och således anpassa de ekonomiska åtgärder som ska kompensera för indirekta kostnader som förs vidare till elpriserna i enlighet med detta.
- (12) Rådets direktiv 96/61/EG<sup>(8)</sup> upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU<sup>(9)</sup>. Hänvisningarna till direktiv 96/61/EG i artikel 2 i direktiv 2003/87/EG och dess bilaga IV bör uppdateras i enlighet med detta. Med tanke på behovet av brådskande utsläppsminskningar i hela ekonomin bör medlemsstaterna ha möjlighet att agera för att minska utsläppen av växthusgaser som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem även genom annan politik än utsläppsgränser som antas enligt direktiv 2010/75/EU.
- (13) I sitt meddelande av den 12 maj 2021 med titeln *Vägen till en frisk planet för alla – EU-handlingsplan: Med sikte på nollförening av luft, vatten och mark* uppmanar kommissionen till att styra unionen mot nollutsläpp senast 2050 genom att minska luft-, färskvatten-, havs- och markföroreningar till nivåer som inte längre förväntas vara skadliga för hälsan och de naturliga ekosystemen. Åtgärder enligt direktiv 2010/75/EU, som är det viktigaste instrumentet för att reglera förorenande utsläpp till luft, vatten och mark, kommer ofta även att möjliggöra minskade utsläpp av växthusgaser. I enlighet med artikel 8 i direktiv 2003/87/EG bör medlemsstaterna säkerställa samordning mellan tillståndskraven i direktiv 2003/87/EG och dem i direktiv 2010/75/EU.
- (14) Med tanke på att ny innovativ teknik i många fall kommer att möjliggöra att utsläppen av både växthusgaser och föroreningar minskar är det viktigt att säkerställa synergier mellan åtgärder som leder till minskade utsläpp av både växthusgaser och föroreningar, särskilt direktiv 2010/75/EU, och se över åtgärdernas ändamålsenlighet i detta avseende.
- (15) Definitionen av elproducenter användes för att fastställa den maximala mängden gratis tilldelning till industrin under perioden 2013–2020, men detta ledde till att kraftvärmeverk behandlades annorlunda än industrianläggningar. För att uppmuntra användningen av högeffektiv kraftvärme och för att ge likvärdiga förutsättningar för alla anläggningar som får gratis tilldelning för värmeproduktion och fjärrvärme bör alla hänvisningar till elproducenter i direktiv 2003/87/EG strykas. Dessutom anges i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331<sup>(10)</sup> detaljerna avseende alla industriprocessers berättigande till gratis tilldelning. Bestämmelserna om avskiljning och lagring av koldioxid i artikel 10a.3 i direktiv 2003/87/EG har därför blivit föråldrade och bör strykas.

<sup>(8)</sup> Rådets direktiv 96/61/EG av den 24 september 1996 om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar (EGT L 257, 10.10.1996, s. 26).

<sup>(9)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar) (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17).

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

- (16) Växthusgaser som inte släpps ut direkt i atmosfären bör anses vara utsläpp enligt EU:s utsläppshandelssystem, och utsläppsrätter bör överlämnas för dessa utsläpp såvida de inte lagras på en lagringsplats i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG <sup>(1)</sup> eller om de är permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning och att de inte kommer ut i atmosfären vid normal verksamhet som äger rum efter att produkten är uttjänt. Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter enligt vilka växthusgaser ska anses vara permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning och att de inte kommer ut i atmosfären vid normal verksamhet som äger rum efter att produkten är uttjänt, däribland för erhållande av ett intyg om koldioxidupptag, när det är lämpligt, mot bakgrund av regelverkets utveckling när det gäller certifiering av koldioxidupptag. Normal verksamhet efter att produkten är uttjänt bör ges en vid tolkning och omfatta all verksamhet som äger rum efter att produkten är uttjänt, inbegripet återanvändning, återtillverkning, återvinning och bortskaflande, såsom förbränning och deponering.
- (17) Internationell sjötransportverksamhet, som innebär resor mellan hamnar under två olika medlemsstaters jurisdiktion eller mellan en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och en hamn utanför någon medlemsstats jurisdiktion, har varit det enda transportmedel som inte ingått i unionens tidigare åtaganden att minska utsläppen av växthusgaser. Utsläppen från bränsle som säljs i unionen för resor som avgår i en medlemsstat och anländer till en annan medlemsstat eller ett tredjeland har ökat med omkring 36 % sedan 1990. Dessa utsläpp motsvarar nästan 90 % av alla utsläpp från unionens sjöfart, eftersom utsläppen från bränsle som säljs i unionen för resor som avgår från och anländer till samma medlemsstat har minskat med 26 % sedan 1990. Om inga åtgärder vidtas beräknas utsläppen från internationell sjötransportverksamhet öka med omkring 14 % mellan 2015 och 2030 och med 34 % mellan 2015 och 2050. Om sjötransportverksamhetens effekter på klimatförändringarna ökar på det sätt som förutses skulle detta avsevärt undergräva de minskningar som andra sektorer gör för att bekämpa klimatförändringarna och därmed uppnå målet om minskade nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin fram till 2030, unionens mål om klimatneutralitet senast 2050 och strävan att därefter uppnå negativa utsläpp därefter, i enlighet med förordning (EU) 2021/1119 samt målen i Parisavtalet.
- (18) 2013 antog kommissionen en strategi för att gradvis integrera utsläppen från sjötransporter i unionens politik för att minska växthusgasutsläppen. Som ett första steg i denna strategi inrättade unionen ett system för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjötransporter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 <sup>(2)</sup>, vilket ska följas av att minskningsmål fastställs för sjötransporter och av tillämpning av en marknadsbaserad åtgärd. I linje med det åtagande som medlagstiftarna uttryckte i direktiv (EU) 2018/410 bör åtgärder från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) eller unionen inledas 2023, inbegripet förberedande arbete med antagande och genomförande av en åtgärd som säkerställer att sektorn på lämpligt sätt bidrar till de insatser som krävs för att uppnå de mål som överenskommit enligt Parisavtalet och att vederbörlig hänsyn visas av alla berörda parter.
- (19) Enligt direktiv (EU) 2018/410 bör kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som uppnåtts inom IMO mot ett ambitiöst utsläppsminskingsmål och om kompletterande åtgärder för att se till att sjötransporter på lämpligt sätt bidrar till de insatser som krävs för att uppnå de mål som överenskommit enligt Parisavtalet. Insatser för att begränsa de globala utsläppen från sjöfarten genom IMO pågår och bör uppmuntras, inbegripet ett skyndsamt genomförande av IMO:s inledande strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg, som antogs 2018 och som också hänvisar till möjliga marknadsbaserade åtgärder för att ge incitament till minskningar av växthusgasutsläppen från internationell sjöfart. Även om det på senare tid har gjorts framsteg inom IMO har detta hittills inte varit tillräckligt för att uppnå målen i Parisavtalet. Med tanke på sjöfartens internationella karaktär är det viktigt att medlemsstaterna och unionen inom ramen för sina respektive befogenheter samarbetar med tredjeländer för att intensifiera de diplomatiska insatserna för att stärka de globala åtgärderna och göra framsteg i utvecklingen av en global marknadsbaserad åtgärd på IMO-nivå.

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

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

- (20) Koldioxidutsläppen från sjötransporter utgör ungefär 3 till 4 % av unionens utsläpp. I den europeiska gröna given tillkännagav kommissionen sin avsikt att vidta ytterligare åtgärder för att ta itu med växthusgasutsläppen från sjötransporter genom en uppsättning åtgärder som gör det möjligt för unionen att nå sina utsläppsminskningssmål. Mot denna bakgrund bör direktiv 2003/87/EG ändras så att sjötransporter omfattas av EU:s utsläppshandelssystem för att se till att den sektorn bidrar med sin skäligen andel till unionens höjda klimatmål och målen i Parisavtalet, som i artikel 4.4 anger att industriländerna bör fortsätta gå i spetsen och genomföra utsläppsminskningssmål för hela ekonomin samtidigt som utvecklingsländerna uppmanas att med tiden övergå till mål för utsläppsminskningar eller utsläppsbegränsningar som omfattar hela ekonomin. Även om utsläpp från internationell luftfart utanför Europa skulle begränsas från och med januari 2021 genom globala marknadsbaserade åtgärder, har ingen åtgärd som begränsar eller prissätter utsläpp från sjötransporter ännu införts. Det är därför lämpligt att EU:s utsläppshandelssystem omfattar en del av utsläppen från resor mellan en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och en hamn under ett tredjelandets jurisdiktion, medan tredjelandet kan besluta om lämpliga åtgärder för den återstående delen av utsläppen.

Utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporter bör således omfatta hälften av utsläppen från fartyg som ankommer till en hamn under en medlemsstats jurisdiktion från en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hälften av utsläppen från fartyg som reser från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion till en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, alla utsläpp från fartyg som reser till en hamn under en medlemsstats jurisdiktion från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion samt alla utsläpp inom en hamn under en medlemsstats jurisdiktion. Detta tillvägagångssätt har konstaterats vara ett praktiskt sätt att lösa frågan om gemensamt men olikartat ansvar och gemensamt men olikartad förmåga, som länge varit en utmaning inom ramen för UNFCCC. Att inkludera en del av utsläppen från både inkommande och utgående resor mellan unionen och tredjeländer säkerställer ändamålsenligheten i EU:s utsläppshandelssystem, i synnerhet eftersom åtgärdens miljöpåverkan blir större jämfört med ett geografiskt tillämpningsområde som är begränsat till resor inom unionen, samtidigt som både risken för hamnanlöp i syfte att kringgå krav och risken för utflyttning av omlastningsverksamhet utanför unionen begränsas. För att sektorn på ett smidigt sätt ska kunna integreras i EU:s system för handel med utsläppsrätter bör rederiernas överlämnande av utsläppsrätter gradvis öka med avseende på de verifierade utsläpp som rapporteras för åren 2024 och 2025.

Om färre utsläppsrätter överlämnas jämfört med verifierade utsläpp från sjötransporter under de åren, efter att skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter för varje år har fastställts, bör en mängd utsläppsrätter som motsvarar den skillnaden annulleras för att skydda systemets miljöintegritet. Från och med 2026 bör rederier överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar alla deras verifierade utsläpp. Även om sjötransportens klimatpåverkan främst beror på dess koldioxidutsläpp utgör andra utsläpp än koldioxid en betydande andel av utsläppen från fartyg. Enligt IMO:s fjärde växthusgasstudie 2020 ökade metanutsläppen avsevärt under perioden 2012–2018. Utsläppen av metan och dikväveoxid kommer sannolikt att öka med tiden, särskilt i och med utvecklingen av fartyg som drivs med flytande naturgas eller andra energikällor. Att inkludera metan- och dikväveoxidutsläpp skulle gynna miljöintegriteten och ge incitament till god praxis. De utsläppen bör först inkluderas i förordning (EU) 2015/757 från och med 2024 och bör inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem från och med 2026.

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

- (22) EU:s utsläppshandelssystem bör bidra avsevärt till att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfartsverksamhet och till att öka effektiviteten avseende sådan verksamhet. Användningen av intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem enligt artikel 10.3 i direktiv 2003/87/EG bör bland annat omfatta främjande av klimatvänlig transport och kollektivtrafik inom alla sektorer.
- (23) Att förnya flottorna av isklassade fartyg och utveckla innovativ teknik som minskar utsläppen från sådana fartyg kommer att ta tid och kräva ekonomiskt stöd. Utformningen av isklassade fartyg, som gör att de kan färdas under isförhållanden, leder i dag till att de förbrukar mer bränsle och släpper ut mer än fartyg av liknande storlek som är utformade för att färdas enbart på öppet vatten. En flaggneutral metod bör därför genomföras inom ramen för detta direktiv till och med den 31 december 2030 för att göra det möjligt för rederier att överlämna färre utsläppsrätter på grund av sina fartygs isklass.
- (24) Öar utan väg- eller järnvägsförbindelser med fastlandet är mer beroende av sjötransporter än de andra regionerna och är beroende av sjöförbindelser för sin konnektivitet. För att hjälpa öar med en liten befolkning att förbli sammanlänkade efter det att sjötransportverksamhet har inkluderats i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG är det lämpligt att föreskriva en möjlighet för en medlemsstat att begära ett tillfälligt undantag från skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter enligt det direktivet för viss sjötransportverksamhet avseende öar med en befolkning på färre än 200 000 varaktigt bosatta.
- (25) Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att begära att ett gränsöverskridande avtal om allmän trafik eller en gränsöverskridande allmän trafikplikt mellan två medlemsstater tillfälligt undantas från vissa skyldigheter enligt direktiv 2003/87/EG. Den möjligheten bör begränsas till förbindelser mellan en medlemsstat utan landgräns mot en annan medlemsstat och den geografiskt närmast belägna medlemsstaten, såsom sjöfartsförbindelsen mellan Cypern och Grekland, som har varit frånvarande i mer än två decennier. Detta tillfälliga undantag skulle bidra till att hantera det tvingande behovet att tillhandahålla en tjänst av allmänt intresse och säkerställa konnektivitet samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.
- (26) Med hänsyn till unionens yttersta randområdets särdrag och permanenta begränsningar, som erkänns i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), och med tanke på deras stora beroende av sjötransporter, bör särskild uppmärksamhet ägnas åt att bevara tillgängligheten i sådana regioner och effektiva förbindelser genom sjötransporter. Därför bör ett tillfälligt undantag från vissa skyldigheter enligt direktiv 2003/87/EG föreskrivas för utsläpp från sjötransportverksamhet mellan en hamn i ett yttersta randområde i en medlemsstat och en hamn i samma medlemsstat, inbegripet hamnar i samma yttersta randområde och i ett annat yttersta randområde i samma medlemsstat.
- (27) Bestämmelserna i direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet bör kontinuerligt ses över mot bakgrund av den framtida internationella utvecklingen och de insatser som görs för att uppnå målen i Parisavtalet, inbegripet den andra globala översynen 2028 och de efterföljande globala översyner som kommer att göras vart femte år därefter, i syfte att ge underlag för successiva nationellt fastställda bidrag. De bestämmelserna bör också ses över i det fall att IMO antar en global marknadsbaserad åtgärd för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter. I detta syfte bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet inom 18 månader efter antagandet av en sådan åtgärd och innan den börjar tillämpas. Kommissionen bör i den rapporten undersöka den globala marknadsbaserade åtgärden med avseende på dess ambitionsnivå i ljuset av målen i Parisavtalet, dess övergripande miljöintegritet, även i jämförelse med de bestämmelser i direktiv 2003/87/EG som omfattar sjötransporter, och alla frågor som rör samstämmigheten mellan EU:s utsläppshandelssystem och den åtgärden. I synnerhet bör kommissionen i sin rapport beakta graden av deltagande i den globala marknadsbaserade åtgärden, dess verkställbarhet, transparens, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp, register och ansvarsskyldighet. När så är lämpligt bör rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av direktiv 2003/87/EG på ett sätt som är förenligt med unionens klimatmål för 2030 och klimatneutralitetsmålet i förordning (EU) 2021/1119, och med målet att bevara miljöintegriteten och ändamålsenligheten i unionens klimatåtgärder, i syfte att säkerställa samstämmighet mellan genomförandet av den globala marknadsbaserade åtgärden och EU:s utsläppshandelssystem, samtidigt som betydande dubbla bördor undviks, och därigenom påminna om unionens befogenhet att reglera sin andel av utsläppen från internationella sjöfartsresor, i linje med skyldigheterna i Parisavtalet.

- (28) Med de ökade sjöfartskostnader som utvidgningen av direktiv 2003/87/EG till sjötransportverksamhet medför finns det i avsaknad av en global marknadsbaserad åtgärd, en risk för undvikande. Hamnanlöp i undvikande syfte till hamnar utanför unionen och omlokalisering av omlastningsverksamhet till hamnar utanför unionen kommer inte bara att minska miljöfördelarna med att internalisera kostnaderna för utsläpp från sjötransportverksamhet, utan kan också leda till ytterligare utsläpp på grund av det extra avstånd som tillryggaläggs för att undgå kraven i direktiv 2003/87/EG. Därför är det lämpligt att från definitionen av anlöpshamn utesluta vissa uppehåll i hamnar utanför unionen. Detta undantag bör riktas mot hamnar i unionens närhet där risken för undvikande är störst. En gräns på 300 nautiska mil från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion utgör en proportionerlig motåtgärd mot undvikande beteende, som väl avväger den ytterligare bördan och risken för undvikande. Vidare bör undantaget från definitionen av anlöpshamn endast tillämpas på containerfartygs uppehåll i vissa hamnar utanför unionen, där omlastningen av containrar står för den största delen av containertrafiken. Vid sådana transporter, i avsaknad av begränsande åtgärder, består risken för undvikande också i att hamnnav flyttas till hamnar utanför unionen, vilket förvärrar effekterna av undvikandet. För att säkerställa att åtgärden blir proportionell och att den resulterar i likabehandling bör hänsyn tas till åtgärder i tredjeländer som har en likvärdig verkan i förhållande till direktiv 2003/87/EG.
- (29) Kommissionen bör se över hur direktiv 2003/87/EG fungerar när det gäller sjötransportverksamhet i ljuset av erfarenheterna från tillämpningen av det direktivet, även när det gäller upptäckt av undvikande beteende så att sådant beteende kan förebyggas i ett tidigt skede, och bör sedan föreslå åtgärder för att säkerställa det direktivets ändamålsenlighet. Sådana åtgärder skulle kunna omfatta skärpta krav på överlämnande för resor där risken för undvikande är högre, såsom till och från en hamn i unionens närhet, i ett tredjeland som inte har antagit åtgärder liknande direktiv 2003/87/EG.
- (30) Utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet på under 5 000 utgör mindre än 15 % av utsläppen från fartyg, med beaktande av tillämpningsområdet för detta direktiv, men släpps ut av ett stort antal fartyg. Det är av administrativa skäl för tidigt att inkludera fartyg med en bruttodräktighet på under 5 000 i EU:s utsläppshandelssystem redan från början när sjötransporten inkluderas, men att ta med dem i framtiden skulle förbättra EU:s utsläppshandelssystemets ändamålsenlighet och potentiellt minska undvikande beteende genom användning av fartyg under tröskelvärdet för bruttodräktighet på 5 000. Därför bör kommissionen senast den 31 december 2026 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i vilken den bör undersöka genomförbarheten och de ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenserna av att i direktiv 2003/87/EG inkludera utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet på under 5 000, inbegripet havsgående fartyg.
- (31) Den person eller organisation som ansvarar för efterlevnaden av EU:s utsläppshandelssystem bör vara rederiet, definierat som fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla de skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening. Denna definition bygger på definitionen av *företag* i artikel 3 d i förordning (EU) 2015/757 och är i linje med det globala datainsamlingsystem som inrättades 2016 av IMO.
- (32) Utsläppen från ett fartyg beror bland annat på de energieffektivitetsåtgärder för fartyg som vidtas av fartygsägaren och på bränslet, den last som transporteras samt fartygets rutt och hastighet, som kan kontrolleras av en annan enhet än fartygsägaren. Ansvaret för att köpa bränsle eller fatta operativa beslut som påverkar fartygets utsläpp av växthusgaser kan övertas av en annan enhet än rederiet enligt ett avtal. När avtalet är förhandlat, skulle i synnerhet de sistnämnda aspekterna vara okända och de slutliga utsläppen från fartyget som omfattas av direktiv 2003/87/EG skulle därför vara osäkra. Utan att koldioxidkostnaderna överfördes till den enhet som driver fartyget skulle incitamenten för att genomföra driftsåtgärder för bränsleeffektivitet dock vara begränsade. I enlighet med principen om att förorenaren betalar och för att uppmuntra antagandet av effektivitetsåtgärder och användningen av renare bränslen bör rederiet därför, enligt nationell rätt, ha rätt att begära ersättning för kostnaderna för överlämnande av utsläppsrätter från den enhet som är direkt ansvarig för de beslut som påverkar fartygets utsläpp av växthusgaser.



Även om en sådan ersättningsmekanism skulle kunna omfattas av ett avtal bör medlemsstaterna, för att minska de administrativa kostnaderna, inte vara skyldiga att säkerställa eller kontrollera förekomsten av sådana avtal, utan i stället i nationell rätt föreskriva en lagstadgad rätt för rederiet att få ersättning och motsvarande tillgång till rättslig prövning för att hävda denna rätt. Av samma skäl bör denna rätt, inbegripet eventuella tvister om återbetalning mellan rederiet och den enhet som driver fartyget, inte påverka rederiets skyldigheter gentemot den administrerande myndigheten i relation till ett rederi eller de verkställighetsåtgärder som skulle kunna vara nödvändiga att vidta mot ett sådant företag för att säkerställa det företags fullständiga efterlevnad av direktiv 2003/87/EG. Eftersom syftet med bestämmelsen om rätt till ersättning är nära kopplat till unionen, i synnerhet när det gäller ett rederi som fullgör sina skyldigheter enligt det här direktivet gentemot en viss medlemsstat, är det samtidigt viktigt att den rätten iaktas i hela unionen, i alla avtalsförhållanden som gör det möjligt för en annan enhet än fartygsägaren att fastställa den transporterade lasten eller rutten och fartygets hastighet, på ett sätt som inte snedvrider konkurrensen på den inre marknaden, vilket kan inbegripa bestämmelser som hindrar parterna i sådana avtal från att kringgå rätten till ersättning genom inkludering av en lagvalsklausul.

- (33) För att minska den administrativa bördan för rederier bör en viss medlemsstat ha ansvaret för varje rederi. Kommissionen bör offentliggöra en första förteckning över rederier som bedriver sjötransportverksamhet som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem i vilken den berörda administrerande myndigheten för ett rederi anges. Förteckningen bör uppdateras regelbundet och minst vartannat år för att omfördela rederier till en annan sådan administrerande myndighet, om det är relevant. För rederier som är registrerade i en medlemsstat bör den administrerande myndigheten för ett rederi vara den medlemsstaten. För rederier som är registrerade i ett tredjeland bör den administrerande myndigheten för ett rederi vara den medlemsstat där rederiet hade det största uppskattade antalet hamnanlöp från resor som omfattas av direktiv 2003/87/EG under de föregående fyra övervakningsåren. För rederier som är registrerade i ett tredjeland och som inte har genomfört någon resa som omfattas av direktiv 2003/87/EG under de föregående fyra övervakningsåren bör den administrerande myndigheten för ett rederi vara den medlemsstat i vilken ett av rederiets fartyg påbörjade eller avslutade sin första resa som omfattas av det direktivet. Kommissionen bör vartannat år offentliggöra och uppdatera, beroende på vad som är relevant, en förteckning över rederier som omfattas av direktiv 2003/87/EG, i vilken den berörda administrerande myndigheten för ett rederi anges. För att säkerställa likabehandling av rederier bör medlemsstaterna följa harmoniserade regler för administrationen av rederier som de ansvarar för, i enlighet med detaljerade regler som ska fastställas av kommissionen.
- (34) Medlemsstaterna bör säkerställa att de rederier som de administrerar uppfyller kraven i direktiv 2003/87/EG. Om ett rederi inte uppfyller de kraven och eventuella verkställighetsåtgärder som den administrerande myndigheten för ett rederi vidtagit inte har lett till att kraven uppfylls, bör medlemsstaterna agera solidariskt. Som en sista utväg bör medlemsstaterna, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, kunna neka tillträde till de fartyg som det berörda rederiet ansvarar för och en medlemsstat vars flagg fartyget för bör kunna kvarhålla fartyget.
- (35) Rederierna bör övervaka och rapportera sina aggregerade utsläppsuppgifter från sjötransportverksamhet på företagsnivå i enlighet med reglerna i förordning (EU) 2015/757. Rapporterna om aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå bör kontrolleras i enlighet med reglerna i den förordningen. Vid kontroll på företagsnivå bör kontrollören inte kontrollera utsläppsrapporterna på fartygsnivå eller de rapporter på fartygsnivå som ska lämnas in ett företagsbyte sker, eftersom dessa rapporter på fartygsnivå redan kommer att ha kontrollerats.
- (36) På grundval av sina erfarenheter från liknande uppgifter inom miljöskydd bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) eller en annan relevant organisation, vid behov och i enlighet med sitt mandat, bistå kommissionen och de administrerande myndigheterna för ett rederi med avseende på genomförandet av direktiv 2003/87/EG. Tack vare sin erfarenhet från genomförandet av förordning (EU) 2015/757 och dess it-verktyg bör Emsa bistå de administrerande myndigheterna för ett rederi, i synnerhet när det gäller övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjötransportverksamhet som omfattas av direktiv 2003/87/EG, genom att underlätta informationsutbyte eller genom utveckling av riktlinjer och kriterier. Kommissionen bör, med bistånd av Emsa, sträva efter att utveckla lämpliga övervakningsverktyg samt vägledning för att underlätta och samordna verifierings-

och verkställighetsåtgärder i samband med tillämpningen av direktiv 2003/87/EG på sjötransporter. Så långt som är praktiskt möjligt bör sådana verktyg göras tillgängliga för medlemsstaterna och kontrollörerna för att bättre säkerställa en gedigen tillämpning av de nationella bestämmelser som införlivar direktiv 2003/87/EG.

- (37) Jämte antagandet av detta direktiv ändras förordning (EU) 2015/757 för att föreskriva regler för övervakning, rapportering och verifiering som är nödvändiga för att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportverksamhet och för att föreskriva övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper.
- (38) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 <sup>(13)</sup> ändrades artikel 12.3 i direktiv 2003/87/EG för att göra det möjligt för alla verksamhetsutövare att använda alla utsläppsrätter som utfärdas. Kravet på att tillstånd för utsläpp av växthusgaser ska innehålla en skyldighet att överlämna utsläppsrätter enligt artikel 6.2 e i det direktivet bör anpassas i enlighet med detta.
- (39) För att uppnå unionens utsläppsminskingsmål till 2030 kommer det att krävas en minskning av utsläppen från de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem med 62 % jämfört med 2005. Unionens totala mängd utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem måste minskas för att skapa en nödvändig långsiktig prissignal för koldioxidutsläpp och drivkraft för den nivån av utfasning av fossila bränslen. Den totala mängden utsläppsrätter bör minskas 2024 och 2026 så att den bättre överensstämmer med faktiska utsläpp. Vidare bör den linjära minskningsfaktorn höjas 2024 och 2028 och även beakta inkluderingen av utsläpp från sjötransporter. Den brantare utsläppstakskurva som blir resultatet av dessa ändringar kommer att leda till betydligt högre nivåer av ackumulerade utsläppsminskningar fram till 2030 än vad som skulle ha skett enligt direktiv (EU) 2018/410. Siffrorna för inkluderingen av sjötransporter bör härledas från de utsläpp från sjötransportverksamhet som tas upp i artikel 3ga i direktiv 2003/87/EG och rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2015/757 för 2018 och 2019 i unionen och medlemsstaterna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska frihandelsammanslutningen, justerade från 2021 till 2024 med den linjära minskningsfaktorn för 2024. Den linjära minskningsfaktorn bör tillämpas 2024 på ökningen av unionens totala mängd utsläppsrätter under det året.
- (40) För att uppnå den höjda klimatambitionen kommer det att krävas att betydande offentliga och privata medel i unionen och medlemsstaterna ägnas åt klimatomställningen. För att komplettera och stärka de betydande klimatrelaterade utgifterna i unionens budget bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget i form av egna medel, eller motsvarande ekonomiska värde av sådana auktionsintäkter, användas för klimatrelaterade ändamål, med undantag av de intäkter som används för att kompensera för indirekta koldioxidkostnader. Förteckningen över klimatrelaterade ändamål i artikel 10.3 i direktiv 2003/87/EG bör utvidgas till att omfatta ytterligare ändamål med positiv miljöpåverkan. Detta bör innebära användning av ekonomiskt stöd för att hantera sociala aspekter i låg- och medelinkomsthushåll genom att minska snedvridande skatter och riktade sänkningar av tullar och avgifter för förnybar el. Medlemsstaterna bör årligen rapportera om användningen av auktionsintäkter i enlighet med artikel 19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 <sup>(14)</sup>, och när så är relevant och när så är lämpligt ange vilka intäkter som används och de åtgärder som vidtagits för att genomföra deras integrerade nationella energi- och klimatplaner och deras territoriella planer för en rättvis omställning.

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

<sup>(14)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

- (41) Medlemsstaternas auktionsintäkter kommer att öka till följd av att sjötransporter inkluderas i EU:s utsläppshandelsystem. Medlemsstaterna uppmanas därför att öka användningen av intäkter från EU:s utsläppshandelsystem enligt artikel 10.3 i direktiv 2003/87/EG för att bidra till skydd, återställande och bättre förvaltning av marina ekosystem, i synnerhet marina skyddsområden.
- (42) Betydande ekonomiska resurser behövs för att genomföra målen i Parisavtalet i utvecklingsländer, och i klimatpakten från Glasgow uppmanas parter som är utvecklade länder att skyndsamt och avsevärt öka sitt tillhandahållande av klimatfinansiering. I sina slutsatser om förberedelserna inför UNFCCC:s 27:e partskonferens (COP 27) erinrar rådet om att unionen och dess medlemsstater är den största bidragsgivaren till internationell offentlig klimatfinansiering och har mer än fördubblat sitt bidrag till klimatfinansiering för att stödja utvecklingsländer sedan 2013. I de slutsatserna förnyar rådet också unionens och dess medlemsstaters kraftfulla åtagande att fortsätta att öka den internationella klimatfinansieringen för att nå upp till de utvecklade ländernas mål att så snart som möjligt och fram till 2025 mobilisera minst 100 miljarder USD per år från en lång rad olika källor, och förväntar sig att målet kommer att uppnås 2023.
- (43) För att hantera fördelningseffekterna och de sociala effekterna av omställningen i låginkomstmedlemsstater bör ytterligare 2,5 % av unionens totala mängd utsläppsrätter från och med 2024 fram till 2030 användas för att finansiera energiomställningen i medlemsstater med en bruttonationalprodukt (BNP) per capita på under 75 % av unionsgenomsnittet åren 2016–2018, genom den moderniseringsfond som avses i artikel 10d i direktiv 2003/87/EG.
- (44) De stödmottagande medlemsstaterna bör kunna använda de medel som tilldelats moderniseringsfonden för att finansiera investeringar som involverar angränsande unionsgränsregioner när detta är av vikt för energiomställningen i de stödmottagande medlemsstaterna.
- (45) Ytterligare incitament för att minska utsläppen av växthusgaser genom användning av kostnadseffektiv teknik bör tillhandahållas. Bland annat bör gratis tilldelning av utsläppsrätter till stationära anläggningar från och med 2026 vara avhängig investeringar i teknik för att öka energieffektiviteten och minska utsläppen, i synnerhet för stora energianvändare. Kommissionen bör säkerställa att tillämpningen av den villkorligheten inte äventyrar lika villkor, miljöintegritet eller likabehandling av anläggningar i hela unionen. Kommissionen bör därför, utan att det påverkar tillämpningen av de regler som är tillämpliga enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU<sup>(15)</sup>, anta delegerade akter som kompletterar det här direktivet för att ta itu med eventuella problem som identifierats, i synnerhet när det gäller ovannämnda principer, och föreskriva administrativt enkla regler för tillämpningen av villkorligheten. De reglerna bör ingå i de allmänna reglerna om gratis tilldelning, med användning av det fastställda förfarandet för nationella genomförandeåtgärder, och föreskriva tidsfrister, kriterier för erkännande av genomförda energieffektivitetsåtgärder samt alternativa åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. Dessutom bör incitamenten för att minska utsläppen av växthusgaser stärkas ytterligare för anläggningar med höga utsläppsintensiteter. För det ändamålet bör från och med 2026 gratis tilldelning av utsläppsrätter till de 20 % stationära anläggningar som har de högsta utsläppsintensiteterna inom ett visst produktiktmärke också vara villkorad av att planer för klimatneutralitet upprättas och genomförs.
- (46) Mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956<sup>(16)</sup>, ska ersätta de mekanismer som inrättades genom direktiv 2003/87/EG för att förebygga risken för koldioxidläckage. I den mån sektorer och delsektorer omfattas av den åtgärden bör de inte erhålla någon gratis tilldelning. Det behövs dock en gradvis utfasning av gratis utsläppsrätter för att göra det möjligt för producenter, importörer och handlare att anpassa sig till det nya systemet. Minskningen av gratis tilldelning bör genomföras genom tillämpning av en faktor på gratis tilldelning för CBAM-sektorer medan CBAM fasas in. CBAM-faktorn bör vara lika med 100 % för perioden mellan ikraftträdandet av den förordningen och slutet av 2025, och förutsatt att de bestämmelser som avses i artikel 36.2 b i den förordningen tillämpas, 97,5 % 2026, 95 % 2027, 90 % 2028, 77,5 % 2029, 51,5 % 2030, 39 % 2031, 26,5 % 2032 och 14 % 2033. Från och med 2034 bör ingen CBAM-faktor tillämpas.

<sup>(15)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG (EUT L 315, 14.11.2012, s. 1).

<sup>(16)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 av den 10 maj 2023 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (se sidan 52 i detta nummer av EUT).

De relevanta delegerade akterna om gratis tilldelning bör anpassas i enlighet med detta för de sektorer och delsektorer som omfattas av CBAM. Den gratis tilldelning som inte längre erhålls av CBAM-sektorerna på grundval av denna beräkning (CBAM-efterfrågan) ska läggas till innovationsfonden för att stödja innovation i koldioxidsnål teknik, avskiljning och användning av koldioxid (CCU), avskiljning, transport och geologisk lagring av koldioxid (CCS), förnybar energi och energilagring, på ett sätt som bidrar till att begränsa klimatförändringarna. I detta sammanhang bör särskild uppmärksamhet ägnas projekt inom CBAM-sektorer. För att respektera den andel gratis tilldelning som är tillgänglig för andra sektorer än CBAM-sektorer bör den slutliga mängd som ska dras av från gratis tilldelning och göras tillgänglig för innovationsfonden beräknas på grundval av den andel som CBAM-efterfrågan utgör i förhållande till behovet av gratis tilldelning i alla sektorer som får gratis tilldelning.

- (47) För att reducera potentiella risker för koldioxidläckage i samband med varor som omfattas av CBAM och som produceras i unionen för export till tredjeländer som inte tillämpar EU:s utsläppshandelssystem eller en liknande mekanism för koldioxidprissättning bör en bedömning göras före utgången av övergångsperioden enligt förordning (EU) 2023/956. Om det i den bedömningen dras slutsatsen att det finns en sådan risk för koldioxidläckage bör kommissionen vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att hantera denna risk för koldioxidläckage på ett sätt som är förenligt med Världshandelsorganisationens regler. Dessutom bör medlemsstaterna tillåtas att använda auktionsintäkter för att hantera eventuella kvarstående risker för koldioxidläckage i CBAM-sektorer och i enlighet med reglerna för statligt stöd. Om utsläppsätter som härrör från en minskning av gratis tilldelning i enlighet med villkorlighetsreglerna inte utnyttjas fullt ut för att undanta de anläggningar som har den lägsta utsläppsintensiteten från den sektorsövergripande korrigeringen, bör 50 % av de återstående utsläppsätterna läggas till innovationsfonden. De övriga 50 % bör auktioneras ut på medlemsstaternas vägnar och de bör använda intäkterna därifrån för att hantera eventuella kvarstående risker för koldioxidläckage i CBAM-sektorerna.
- (48) För att bättre återspegla den tekniska utvecklingen och samtidigt säkerställa incitament för utsläppsminskning och belöna innovation bör minimijusteringen av riktmärkesvärdena ökas från 0,2 % till 0,3 % per år, och den maximala justeringen bör ökas från 1,6 % till 2,5 % per år. För perioden 2026–2030 bör riktmärkesvärdena därmed justeras inom intervallet 6 % till 50 % jämfört med det tillämpliga värdet under perioden 2013–2020. För att skapa förutsägbarhet för anläggningar bör kommissionen anta genomförandeakter i syfte att fastställa de reviderade riktmärkesvärdena för gratis tilldelning så snart som möjligt före inledandet av perioden 2026–2030.
- (49) För att ge incitament till ny banbrytande teknik inom stålindustrin och för att undvika en avsevärt oproportionerlig minskning av riktmärkesvärdet samt mot bakgrund av stålindustrins särskilda situation, såsom den höga utsläppsintensiteten och strukturen på den internationella marknaden och unionsmarknaden, är det nödvändigt att från beräkningen av riktmärkesvärdet för råjärn för perioden 2026–2030 undanta anläggningar som var i drift under referensperioden 2021–2022 och som annars skulle ingå i den beräkningen på grund av översynen av definitionen av produktiktmärket för råjärn.
- (50) För att belöna dem som presterar bäst och gynna innovation bör anläggningar vars utsläpp av växthusgaser ligger under genomsnittet för de 10 % mest effektiva anläggningarna under ett visst riktmärke undantas från tillämpningen av den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn. Utsläppsätter som inte tilldelas på grund av en minskning av gratis tilldelning i enlighet med villkorlighetsreglerna bör användas för att täcka underskottet i minskningen av gratis tilldelning till följd av att de som presterar bäst utesluts från tillämpningen av den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn.
- (51) För att påskynda utfasningen av fossila bränslen i ekonomin och samtidigt stärka unionens industriella konkurrenskraft bör ytterligare 20 miljoner utsläppsätter från den mängd som annars skulle kunna tilldelas gratis och ytterligare 5 miljoner utsläppsätter från den mängd som annars skulle kunna auktioneras ut göras tillgängliga för innovationsfonden. Vid översynen av tidsschemat och ordningsföljden för auktioneringen för den innovationsfond som inrättades genom kommissionens förordning (EU) nr 1031/2010<sup>(17)</sup> mot bakgrund av de ändringar som införs genom detta direktiv bör kommissionen överväga att tillgängliggöra större mängder resurser under de första åren av genomförandet av det reviderade direktiv 2003/87/EG för att främja utfasningen av fossila bränslen i relevanta sektorer.

<sup>(17)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1031/2010 av den 12 november 2010 om tidsschema, administration och andra aspekter av auktionering av utsläppsätter för växthusgaser i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 302, 18.11.2010, s. 1).

- (52) En övergripande strategi för innovation är avgörande för att målen i förordning (EU) 2021/1119 ska kunna uppnås. På unionsnivå stöds nödvändiga forsknings- och innovationsinsatser bland andra saker genom Horisont Europa, vilket inbegriper betydande finansiering och nya instrument för de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Följaktligen bör kommissionen eftersträva synergier med Horisont Europa och vid behov med andra unionsfinansieringsprogram.
- (53) Innovationsfonden bör stödja innovativa tekniker och processer, inbegripet en ökad användning av sådana tekniker och processer, med sikte på en bred spridning av dem i hela unionen. Banbrytande innovation bör prioriteras vid urvalet av projekt som får stöd genom bidrag.
- (54) Tillämpningsområdet för den innovationsfond som avses i artikel 10a.8 i direktiv 2003/87/EG bör utvidgas för att stödja innovation i teknik och processer med låga och inga koldioxidutsläpp som rör bränsleförbrukningen inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer, inbegripet kollektiva former för transport såsom kollektivtrafik och busstrafik. Dessutom bör innovationsfonden stödja investeringar för att fasa ut fossila bränslen inom sjötransporter, inbegripet investeringar i energieffektivitet för fartyg, hamnar och närsjöfart, elektrifiering av sektorn samt hållbara alternativa bränslen såsom vätgas och ammoniak framställda ur förnybara energikällor, i utsläppsfri framdrivningsteknik såsom vindteknik och i innovationer med avseende på isklassade fartyg. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt innovativa projekt som bidrar till utfasningen av fossila bränslen i sjöfartssektorn och en minskning av hela dess klimatpåverkan, inbegripet sotutsläpp. I detta avseende bör kommissionen föreskriva områden som ägnas åt detta i ansökningsomgångarna för innovationsfonden. Skyddet av den biologiska mångfalden, buller och vattenföroreningar bör beaktas i ansökningsomgångarna. När det gäller sjötransporter bör projekt med ett tydligt mervärde för unionen vara stödberättigade.
- (55) Enligt artikel 9 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1122<sup>(18)</sup> ska luftfartygsoperatörer som inte längre utför flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem ha status som *undantagna*, och det får inte längre inledas operationer från dessa konton. För att bevara EU:s utsläppshandelssystem miljöintegritet bör utsläppsätter som inte utfärdas till luftfartygsoperatörer på grund av att de har upphört med sin verksamhet användas för att täcka eventuella underskott i dessa operatörers överlämnanden, och eventuella restutsläppsätter bör användas för att påskynda åtgärderna mot klimatförändringarna genom att placeras i innovationsfonden.
- (56) Tekniskt bistånd från kommissionen med inriktning på medlemsstater från vilka få eller inga projekt hittills har lämnats in skulle bidra till ett stort antal projektansökningar om finansiering från innovationsfonden från alla medlemsstater. Det biståndet bör, bland annat, stödja verksamhet som syftar till att förbättra kvaliteten på förslag till projekt i de medlemsstater från vilka få eller inga projekt hittills har lämnats in, till exempel genom utbyte av information, tillvaratagna erfarenheter och bästa praxis och för att stärka de nationella kontaktpunkternas verksamhet. Andra åtgärder med samma syfte inkluderar åtgärder för att öka medvetenheten om finansieringsalternativ och förbättra dessa medlemsstaters kapacitet att identifiera och stödja potentiella projektsökande. Projektpartnerskap mellan medlemsstater och matchning mellan potentiella sökande, särskilt för storskaliga projekt, bör också främjas.
- (57) För att förbättra medlemsstaternas roll i styrningen av innovationsfonden och öka transparensen bör kommissionen rapportera till kommittén för klimatförändringar om genomförandet av innovationsfonden och tillhandahålla en analys av de förväntade effekterna av beviljade projekt per sektor och medlemsstat. Kommissionen bör också överlämna rapporten till Europaparlamentet och rådet och offentliggöra den. Under förutsättning att sökandena samtycker bör kommissionen, efter att en ansökningsomgång avslutats, informera medlemsstaterna om ansökningarna om finansiering för projekt inom deras respektive territorier och förse dem med detaljerad information om dessa ansökningar för att underlätta medlemsstaternas samordning av stödet till projekt. Dessutom bör kommissionen informera medlemsstaterna om förteckningen över det första urvalet av projekt innan stödet beviljas. Medlemsstaterna bör se till att de nationella införlivandebestämmelserna inte hämmar innovation och är teknikneutrala, samtidigt som kommissionen bör tillhandahålla tekniskt bistånd, i synnerhet till medlemsstater med lågt faktiskt deltagande, för att förbättra det faktiska geografiska deltagandet i innovationsfonden och höja den

<sup>(18)</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1122 av den 12 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller unionsregistrets funktion (EUT L 177, 2.7.2019, s. 3).

övergripande kvaliteten på inlämnade projekt. Kommissionen bör också säkerställa omfattande övervakning och rapportering, inbegripet information om framstegen på vägen mot en faktisk, kvalitetsbaserad geografisk täckning i hela unionen och lämplig uppföljning.

- (58) För att anpassas till den europeiska gröna given övergripande karaktär bör urvalsprocessen för projekt som får stöd genom bidrag prioritera projekt som tar upp flera olika sorters miljöpåverkan. För att stödja reproduktion och snabbare marknadspenetration av den teknik eller de lösningar som får stöd bör projekt som finansieras genom innovationsfonden dela kunskap med andra relevanta projekt och med unionsbaserade forskare som har ett legitimt intresse.
- (59) Differenskontrakt (CD-kontrakt), differenskontrakt för koldioxid (CCD-kontrakt) och kontrakt med fasta premier är viktiga faktorer för att få till stånd utsläppsminskningar i industrin genom ökad användning av ny teknik och erbjuda en möjlighet att garantera investerare i innovativ klimatvänlig teknik ett pris som belönar minskningar av koldioxidutsläpp utöver de som föranleds av den rådande koldioxidprisnivån i EU:s utsläppshandelssystem. De åtgärder som innovationsfonden kan stödja bör utvidgas för att ge stöd till projekt genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden som leder till tilldelning av CD-kontrakt, CCD-kontrakt eller kontrakt med fasta premier. Konkurrensutsatta anbudsförfaranden skulle vara en viktig mekanism för att stödja utvecklingen av teknik för utfasning av fossila bränslen och optimera användningen av tillgängliga resurser. De skulle även erbjuda säkerhet för dem som investerar i denna teknik. För att minimera eventuella ansvarsförbindelser för unionens budget bör riskreducerande åtgärder säkerställas vid utformningen av CD-kontrakt och CCD-kontrakt, och lämplig täckning genom ett budgetåtagande bör tillhandahållas med fullständig täckning för åtminstone de två första omgångarna av CD-kontrakt och CCD-kontrakt med anslag som härrör från intäkterna från auktionering av utsläppsrätter som tilldelats enligt artikel 10a.8 i direktiv 2003/87/EG.

Det finns inga sådana risker för kontrakt med fasta premier, eftersom det rättsliga åtagandet kommer att täckas av ett motsvarande budgetåtagande. Dessutom bör kommissionen, efter att ha avslutat de två första omgångarna med CD-kontrakt och CCD-kontrakt, och varje gång det är nödvändigt därefter, göra en kvalitativ och kvantitativ bedömning av de finansiella risker som uppstår till följd av genomförandet av dem. Kommissionen bör vara bemyndigad att anta en delegerad akt som grundar sig på resultaten av den bedömningen för att föreskriva en lämplig avsättningsnivå i stället för full täckning för efterföljande omgångar med CD-kontrakt eller CCD-kontrakt. En sådan strategi bör ta hänsyn till alla faktorer som skulle kunna minska de finansiella riskerna för unionens budget, utöver de anslag som finns tillgängliga i innovationsfonden, såsom en eventuell delning av ansvaret med medlemsstaterna, på frivillig grund, eller en möjlig återförsäkringsmekanism från den privata sektorn. Det är därför nödvändigt att föreskriva undantag från delar av avdelning X i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 <sup>(19)</sup>. Avsättningsnivån för de två första omgångarna med CD-kontrakt och CCD-kontrakt bör vara 100 %.

Genom undantag från artiklarna 210.1, 211.1, 211.2 och 218.1 i den förordningen bör dock en lägsta avsättningsnivå på 50 %, och en maximal andel av intäkterna från innovationsfonden som ska användas för avsättningar på 30 %, fastställas i detta direktiv för efterföljande omgångar av CD-kontrakt och CCD-kontrakt, och kommissionen bör kunna specificera den nödvändiga avsättningsnivån på grundval av erfarenheterna från de två första ansökningsomgångarna och den andel av intäkterna som ska användas för avsättningar. Det totala ekonomiska ansvar som belastar unionens budget bör således inte överstiga 60 % av intäkterna från auktioneringen för innovationsfonden. Eftersom avsättningar i allmänhet kommer från innovationsfonden bör vidare undantag göras från reglerna i artiklarna 212, 213 och 214 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 avseende den gemensamma avsättningsfond som inrättas genom artikel 212 i den förordningen. Då CD-kontrakt och CCD-kontrakt är av en ny karaktär skulle det också kunna bli nödvändigt med undantag från artikel 209.2 d och h i den förordningen, med tanke på att de inte vilar på hävstänger/multiplikatorer eller helt och hållet är beroende av en förhandsbedömning, från artikel 219.3, på grund av kopplingen till artikel 209.2 d, och från artikel 219.6, eftersom genomförandepartner inte kommer att ha kredit- eller aktieexponeringar inom ramen för en garanti. Eventuella undantag från förordning (EU, Euratom) 2018/1046 bör begränsas till vad som är nödvändigt. Kommissionen bör ges befogenhet att ändra den maximala andel av intäkterna från innovationsfonden som ska användas för avsättningar med högst 20 procentenheter över vad som föreskrivs i detta direktiv.

<sup>(19)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 av den 18 juli 2018 om finansiella regler för unionens allmänna budget, om ändring av förordningarna (EU) nr 1296/2013, (EU) nr 1301/2013, (EU) nr 1303/2013, (EU) nr 1304/2013, (EU) nr 1309/2013, (EU) nr 1316/2013, (EU) nr 223/2014, (EU) nr 283/2014 och beslut nr 541/2014/EU samt om upphävande av förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 193, 30.7.2018, s. 1).

- (60) Innovationsfonden omfattas av den generella villkorlighetsordning för skydd av unionsbudgeten som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2020/2092 <sup>(20)</sup>.
- (61) När en verksamhet vid en anläggning tillfälligt avbryts justeras tilldelningen av gratis utsläppsrätter till de verksamhetsnivåer som obligatoriskt måste rapporteras varje år. Dessutom kan behöriga myndigheter tillfälligt upphöra med att utfärda utsläppsrätter till anläggningar som har avbrutit verksamheten, så länge det inte finns belägg för att de kommer att återuppta verksamheten. Verksamhetsutövarna bör därför inte längre vara skyldiga att visa för den behöriga myndigheten att deras anläggning kommer att återuppta produktionen inom en fastställd och rimlig tid i händelse av att verksamheten avbryts tillfälligt.
- (62) Korrigeringar av gratis tilldelning som beviljats stationära anläggningar enligt artikel 11.2 i direktiv 2003/87/EG kan göra att det krävs beviljande av ytterligare gratis utsläppsrätter eller att överskott av utsläppsrätter återförs. Utsläppsrätter som avsatts för nya deltagare enligt artikel 10a.7 i direktiv 2003/87/EG bör användas för dessa ändamål.
- (63) Sedan 2013 är elproducenter skyldiga att köpa alla utsläppsrätter som de behöver för att generera elektricitet. I enlighet med artikel 10c i direktiv 2003/87/EG har dock vissa medlemsstater möjlighet att under en övergångsperiod tillhandahålla gratis tilldelning för moderniseringen av energisektorn för perioden 2021–2030. Tre medlemsstater har valt att använda detta alternativ. Med tanke på behovet av en snabb utfasning av fossila bränslen, särskilt inom energisektorn, bör de berörda medlemsstaterna endast kunna tillhandahålla denna gratis tilldelning under en övergångsperiod för investeringar som görs till och med den 31 december 2024. De bör kunna lägga till eventuella återstående utsläppsrätter för perioden 2021–2030 som inte används för sådana investeringar, till den andel de fastställer, till det totala antal utsläppsrätter som den berörda medlemsstaten mottar för auktionering, eller använda dem för att stödja investeringar inom ramen för moderniseringsfonden. Med undantag för tidsfristen för anmälan av utsläppsrätter bör utsläppsrätter som överförs till moderniseringsfonden omfattas av samma regler för investeringar som gäller för de utsläppsrätter som redan överförs enligt artikel 10d.4 i direktiv 2003/87/EG. För att säkerställa förutsägbarhet och transparens vad gäller den mängd utsläppsrätter som är tillgängliga antingen för auktionering eller för gratis tilldelning under en övergångsperiod och vad gäller de tillgångar som förvaltas av moderniseringsfonden bör medlemsstaterna senast den 15 maj 2024 informera kommissionen om de mängder återstående utsläppsrätter som ska användas för varje respektive ändamål.
- (64) Moderniseringsfondens tillämpningsområde bör anpassas till unionens senaste klimatmål, genom att kräva att investeringarna är förenliga med målen i den europeiska gröna given och förordning (EU) 2021/1119, och genom att avskaffa stödet till investeringar som rör energiproduktion baserad på fossila bränslen, utom när det gäller stöd till sådana investeringar med intäkter från utsläppsrätter som frivilligt överförs till moderniseringsfonden i enlighet med artikel 10d.4 i direktiv 2003/87/EG. Dessutom bör begränsat stöd till sådana investeringar även fortsättningsvis vara möjligt med intäkter från de tilldelningar som avses i artikel 10.1 tredje stycket i det direktivet på vissa villkor, i synnerhet om verksamheten kan betraktas som miljömässigt hållbar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 <sup>(21)</sup> och vad gäller de utsläppsrätter som auktioneras ut fram till 2027. För den senare kategorin av utsläppsrätter bör användningen i senare led av icke-fasta fossila bränslen dessutom inte stöjas med intäkter från utsläppsrätter som auktioneras ut efter 2028. Vidare bör den andel av moderniseringsfonden som måste avsättas för prioriterade investeringar höjas till 80 % för moderniseringsfondens utsläppsrätter som överförs i enlighet med artikel 10d.4 i direktiv 2003/87/EG och som avses i artikel 10.1 tredje stycket i det direktivet, och till 90 % för den ytterligare mängden på 2,5 % från det totala antalet utsläppsrätter i hela unionen.

Energieffektivitet, inbegripet inom industrin, transporter, byggnader, jordbruk och avfall, förnybara energikällor för uppvärmning och nedkylning, liksom stöd till hushåll för att ta itu med energifattigdom, även på landsbygden och i avlägsna områden, bör ingå i tillämpningsområdet för prioriterade investeringar. För att öka transparensen och bättre bedöma moderniseringsfondens effekter bör investeringskommittén avlägga årliga rapporter till kommittén för klimatförändringar om erfarenheter av utvärderingen av investeringarna, i synnerhet när det gäller utsläppsminskning och minskningskostnader.

<sup>(20)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2020/2092 av den 16 december 2020 om en generell villkorlighetsordning för skydd av unionsbudgeten (EUT L 433 I, 22.12.2020, s. 1).

<sup>(21)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198, 22.6.2020, s. 13).

- (65) Genom direktiv (EU) 2018/410 infördes bestämmelser om medlemsstaternas annullering av utsläppsrätter från sin auktionsvolym med anledning av stängning av elproduktionskapacitet på deras territorium. Med tanke på unionens höjda klimatambition och den därav följande påskyndade utfasningen av fossila bränslen i elsektorn har sådan stängning blivit allt mer relevant. Kommissionen bör därför bedöma om medlemsstaternas användning av annullering kan underlättas genom en ändring av de relevanta delegerade akter som antas enligt artikel 10.4 i direktiv 2003/87/EG.
- (66) Justeringarna av gratis tilldelning, som infördes genom direktiv (EU) 2018/410 och genomfördes genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 <sup>(22)</sup>, förbättrade den effektivitet och de incitament som gratis tilldelning medför, men ökade den administrativa bördan och innebar att det datum som historiskt sett använts för utfärdandet av gratis tilldelning – den 28 februari – blev oanvändbart. För att justeringarna av gratis tilldelning bättre ska kunna beaktas är det lämpligt att justera efterlevnadscykeln. Tidsfristen för de behöriga myndigheternas beviljande av gratis tilldelning bör därför senareläggas från den 28 februari till den 30 juni, och tidsfristen för operatörernas överlämnande av utsläppsrätter bör senareläggas från den 30 april till den 30 september.
- (67) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 <sup>(23)</sup> fastställs regler för övervakning av utsläpp från biomassa som är förenliga med de regler för användning av biomassa som fastställs i unionslagstiftningen om förnybar energi. Eftersom lagstiftningen blir mer detaljerad avseende hållbarhetskriterierna för biomassa med de senaste reglerna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 <sup>(24)</sup> bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artikel 14.1 i direktiv 2003/87/EG uttryckligen utvidgas till antagandet av nödvändiga anpassningar av EU:s utsläppshandelssystem avseende hållbarhetskriterierna för biomassa, inbegripet biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta genomförandeakter för att specificera hur lagring av utsläpp från blandningar av utsläppsfri biomassa och biomassa som inte kommer från utsläppsfria källor ska redovisas.
- (68) Förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen kan vara viktiga för att minska växthusgasutsläppen i sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen. När återvunna kolbaserade bränslen och förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung framställs ur avskild koldioxid i en verksamhet som omfattas av detta direktiv bör utsläppen redovisas inom ramen för den verksamheten. För att se till att förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen bidrar till minskade växthusgasutsläpp, och för att undvika dubbelräkning av bränslen som gör det, är det lämpligt att uttryckligen utvidga befogenheten i artikel 14.1 i direktiv 2003/87/EG till kommissionens antagande av genomförandeakter som fastställer nödvändiga justeringar i fråga om hur eventuella utsläpp av koldioxid ska redovisas, på ett sätt som säkerställer att alla utsläpp redovisas, även när sådana bränslen framställs ur koldioxid som avskilts utanför unionen, samtidigt som dubbelräkning undviks och det säkerställs att det finns lämpliga incitament för avskiljning av utsläpp, med beaktande även av behandlingen av dessa bränslen enligt direktiv (EU) 2018/2001.
- (69) Eftersom koldioxid också förväntas transporteras på andra sätt än i rörledningar, såsom med fartyg och lastbil, bör den nuvarande räckvidden i bilaga I till direktiv 2003/87/EG för transport av växthusgaser för lagring utvidgas till att omfatta alla transportmedel, av skäl som rör likabehandling och oavsett om transportmedlen omfattas av EU:s utsläppshandelssystem eller inte. Om utsläppen från transporten även omfattas av annan verksamhet enligt direktiv 2003/87/EG bör utsläppen redovisas inom ramen för den andra verksamheten för att undvika dubbelräkning.

<sup>(22)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 av den 31 oktober 2019 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller ytterligare åtgärder i samband med justeringar av gratis tilldelning av utsläppsrätter på grund av förändringar av verksamhetsnivå (EUT L 282, 4.11.2019, s. 20).

<sup>(23)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1).

<sup>(24)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).



- (70) Att anläggningar som uteslutande använder biomassa har uteslutits från EU:s utsläppshandelssystem har lett till situationer där anläggningar som förbränner en stor andel biomassa har fått oförutsedda vinster genom gratis tilldelning som vida överstiger de faktiska utsläppen. Därför bör det införas ett tröskelvärde för utsläppsfri förbränning av biomassa över vilket anläggningar undantas från EU:s utsläppshandelssystem. Införandet av ett tröskelvärde skulle skapa större klarhet kring vilka anläggningar som omfattas av tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem och skulle göra det möjligt att mer jämnt fördela gratis utsläppsrätter till i synnerhet sektorer med större risk för koldioxidläckage. Tröskelvärdet bör fastställas till en nivå på 95 % så att det går att väga för- och nackdelar för anläggningar att fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Anläggningar som behållit en fysisk kapacitet att bränna fossila bränslen bör därför inte ges incitament att återgå till en användning av sådana bränslen. Ett tröskelvärde på 95 % skulle säkerställa att koldioxidkostnaderna för användning av fossila bränslen skulle bli tillräckligt höga för att fungera avskräckande för en anläggning som använder sådana bränslen i syfte att fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och därmed få gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Det tröskelvärdet skulle också se till att anläggningar som använder en ansenlig mängd fossila bränslen fortsätter att omfattas av EU:s utsläppshandelssystemets övervakningsskyldigheter, så att ett potentiellt kringgående av befintliga övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheter undviks. Samtidigt bör anläggningar som förbränner en mindre andel utsläppsfri biomassa även fortsättningsvis genom en flexibel mekanism uppmuntras att ytterligare minska förbränningen av fossila bränslen samtidigt som de fortsätter att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem fram till dess att deras användning av hållbar biomassa är så omfattande att det inte längre är motiverat att ha med dem i EU:s utsläppshandelssystem. Dessutom har erfarenheter visat att ett uteslutande av anläggningar som uteslutande använder biomassa, vilket i realiteten innebär ett tröskelvärde på 100 %, utom vid förbränning av fossila bränslen i start- och avstängningsfasen, kräver en förnyad bedömning och en mer exakt definition. Tröskelvärdet på 95 % gör det möjligt att förbränna fossila bränslen i start- och avstängningsfasen.

- (71) I syfte att ge incitament till användning av teknik med låga och inga koldioxidutsläpp bör medlemsstaterna ge verksamhetsutövarna möjligheter att fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem fram till slutet av den innevarande och nästföljande femårsperiod som avses i artikel 11.1 i direktiv 2003/87/EG om anläggningen ändrar sin produktionsprocess för att minska sina växthusgasutsläpp och inte längre uppnår tröskelvärdet på 20 MW av den sammanlagda tillförda effekten.
- (72) Europeiska värdepappers- och marknadsmyndigheten (Esma) offentliggjorde sin slutrapport om utsläppsrätter och därtill kopplade derivat den 28 mars 2022. Rapporten är en omfattande analys av den europeiska koldioxidmarknadens integritet och har tillhandahållit sakkunskap och rekommendationer för att upprätthålla en väl fungerande koldioxidmarknad. För att kontinuerligt övervaka marknadens integritet och transparens bör Esmas rapportering ske regelbundet. Esma bedömer redan marknadsutvecklingen och lämnar vid behov rekommendationer, inom sitt behörighetsområde, i sin rapport om trender, risker och sårbarheter i enlighet med artikel 32.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1095/2010<sup>(25)</sup>. En analys av den europeiska koldioxidmarknaden som omfattar auktioner av utsläppsrätter, handel på plats och OTC-handel med utsläppsrätter och derivat av dessa, bör ingå i den årliga rapporteringen. Denna skyldighet skulle leda till en rationalisering av Esmas rapportering och möjliggöra jämförelser mellan marknader, i synnerhet med hänsyn till de starka kopplingarna mellan EU:s utsläppshandelssystem och råvaruderivatmarknaderna.

Sådan regelbunden analys av Esma bör i synnerhet övervaka marknadsvolatilitet och prisutveckling, auktionsförandet och handelsverksamheten på marknaden, likviditet och handelsvolymerna samt kategorierna av marknadsaktörer och deras handelsbeteende, inbegripet spekulativ aktivitet med en betydande inverkan på priserna. Dess bedömningar bör vid behov innehålla rekommendationer för att förbättra marknadsintegriteten och transparensen samt rapporteringsskyldigheterna, och för att förbättra förebyggandet och upptäckten av marknadsmissbruk och bidra till att upprätthålla ordnade marknader för utsläppsrätter och derivat av dessa. Kommissionen bör ta vederbörlig hänsyn till bedömningarna och rekommendationerna i samband med den årliga rapporten om koldioxidmarknaden och, vid behov, i rapporterna för att förbättra koldioxidmarknadens funktion.

<sup>(25)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1095/2010 av den 24 november 2010 om inrättande av en europeisk tillsynsmyndighet (Europeiska värdepappers- och marknadsmyndigheten), om ändring av beslut nr 716/2009/EG och om upphävande av kommissionens beslut 2009/77/EG (EUT L 331, 15.12.2010, s. 84).

- (73) För att ge ytterligare incitament till investeringar som krävs för utfasningen av fossila bränslen inom fjärrvärme, och för att hantera sociala aspekter som rör höga energipriser och den höga växthusgasintensiteten i fjärrvärmeanläggningar i medlemsstater med en mycket hög andel utsläpp från fjärrvärme jämfört med ekonomins storlek, bör operatörer kunna ansöka om ytterligare gratis tilldelning för fjärrvärmeanläggningar under en övergångsperiod, och mervärdet av gratis tilldelning bör investeras i syfte att avsevärt minska utsläppen före 2030. För att se till att dessa minskningar genomförs bör den ytterligare gratis tilldelningen under en övergångsperiod villkoras med att investeringar görs och att de utsläppsminskningar som uppnås fastställs i de klimatneutralitetsplaner som verksamhetsutövarna ska upprätta för sina relevanta anläggningar.
- (74) Övåntade eller plötsliga kraftiga prisökningar på koldioxidmarknaden kan inverka negativt på marknadens förutsägbarhet, som är avgörande för att planera investeringar i utfasningen av fossila bränslen. Därför bör den åtgärd som tillämpas vid alltför stora prisfluktuationer på marknaden för handel med utsläppsrätter enligt kapitlen II och III i direktiv 2003/87/EG stärkas på ett försiktigt sätt för att förbättra dess reaktivitet mot omotiverade prisfluktuationer. Om det utlösande villkoret baserat på ökningen av genomsnittspriset på utsläppsrätter är uppfyllt bör denna regelbaserade skyddsåtgärd tillämpas automatiskt, och därigenom resultera i uttagandet av ett förutbestämt antal utsläppsrätter från den reserv för marknadsstabilitet som inrättades genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814<sup>(26)</sup>. Det utlösande villkoret bör noga övervakas av kommissionen och offentliggöras på månadsbasis i syfte att förbättra transparensen. För att säkerställa en ordnad auktionering av de utsläppsrätter som tas ut från reserven för marknadsstabilitet enligt denna skyddsåtgärd och för att förbättra marknadens förutsägbarhet bör denna åtgärd inte tillämpas igen förrän tidigast tolv månader efter avslutandet av det föregående uttaget av utsläppsrätter på marknaden inom ramen för åtgärden.
- (75) I kommissionens meddelande av den 17 september 2020 med titeln *Höjning av Europas klimatambition för 2030 – Investering i en klimatneutral framtid till förmån för våra medborgare* betonades den särskilda utmaningen att minska utsläppen från byggnads- och vägtransportsektorerna. Kommissionen meddelade därför att ytterligare utvidgning av handeln med utsläppsrätter skulle kunna omfatta utsläpp från byggnader och vägtransporter och påpekade att det skulle innebära stora fördelar att täcka alla utsläpp från bränsleförbränning. Handeln med utsläppsrätter bör tillämpas på bränslen som används för förbränning i byggnads- och vägtransportsektorerna samt i ytterligare sektorer som motsvarar industriverksamhet som inte omfattas av bilaga I till direktiv 2003/87/EG, såsom uppvärmning av industrieanläggningar (*byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer*). För dessa sektorer bör ett separat men parallellt system för handel med utsläppsrätter införas för att undvika störningar av det välfungerande systemet för handel med utsläppsrätter för stationära anläggningar och luftfart. Det nya systemet åtföljs av kompletterande strategier som formar marknadsaktörernas förväntningar och eftersträvar en prissignal för koldioxidutsläpp för hela ekonomin och innehåller även åtgärder för att undvika otillbörliga priseffekter. Tidigare erfarenheter har visat att utvecklingen av det nya systemet kräver att ett effektivt system för övervakning, rapportering och verifiering inrättas. För att säkerställa synergier och samstämmighet med den befintliga unionsinfrastrukturen för EU:s utsläppshandelssystem är det lämpligt att införa ett system för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer genom en ändring av direktiv 2003/87/EG.
- (76) För att fastställa den nödvändiga genomföranderamen och tillhandahålla en rimlig tidsram för att nå målet för 2030 bör handeln med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer inledas 2025. Under de första åren bör de reglerade enheterna vara skyldiga att inneha ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser och rapportera sina utsläpp för åren 2024–2026. Utfärdandet av utsläppsrätter och efterlevnadsskyldigheterna för dessa enheter bör gälla från och med 2027. Den ordningsföljden skulle göra det möjligt att inleda handeln med utsläppsrätter inom dessa sektorer på ett ordnat och effektivt sätt. Den skulle också göra det möjligt att införa åtgärder för att säkerställa ett socialt rättvist inrättande av utsläppshandel i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer, för att mildra koldioxidpriset inverkan på utsatta hushåll och transportanvändare.
- (77) På grund av det mycket stora antalet små utsläppskällor i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer är det inte möjligt att fastställa regleringspunkten för enheter som släpper ut växthusgaser direkt, vilket är fallet för stationära anläggningar och luftfart. Av skäl som rör teknisk genomförbarhet och administrativ effektivitet är det därför lämpligare att fastställa regleringspunkten tidigare i leveranskedjan. Det som utlöser efterlevnadsskyldigheten enligt det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör vara frisläppande för konsumtion av bränslen som används för förbränning i byggnads- och vägtransportsektorerna, inbegripet för vägtransporter av växthusgaser för geologisk lagring av dem, samt i de ytterligare sektorer som motsvarar industriverksamhet som

<sup>(26)</sup> Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och om ändring av direktiv 2003/87/EG (EUT L 264, 9.10.2015, s. 1).

inte omfattas av bilaga I till direktiv 2003/87/EG. För att undvika dubbeltäckning bör frisläppande för konsumtion av bränslen som används för verksamhet enligt bilaga I till det direktivet inte omfattas.

- (78) De reglerade enheterna i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer och regleringspunkten bör definieras i enlighet med det punktskattesystem som fastställs i rådets direktiv (EU) 2020/262<sup>(27)</sup>, med nödvändiga anpassningar, eftersom det direktivet redan fastställer ett robust kontrollsystem för alla bränslemängder som frisläpps för konsumtion, för betalning av punktskatter. Slutkonsumenter av bränslen inom dessa sektorer bör inte omfattas av skyldigheterna i direktiv 2003/87/EG.
- (79) De reglerade enheter som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör omfattas av liknande tillståndskrav för utsläpp av växthusgaser som operatörer av stationära anläggningar. Det är nödvändigt att fastställa regler för tillståndsansökningar, villkor för utfärdande av tillstånd, innehåll och översyn samt eventuella ändringar som rör den reglerade enheten. För att det nya systemet ska kunna inledas på ett ordnat sätt bör medlemsstaterna se till att de reglerade enheter som omfattas av det nya systemet för handel med utsläppsrätter har ett giltigt tillstånd från och med systemets start 2025.
- (80) Det totala antalet utsläppsrätter för det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör följa en linjär utvecklingsbana mot utsläppsminskningens målet för 2030, med beaktande av det kostnadseffektiva bidraget från byggnads- och vägtransportsektorerna på 43 % minskning av utsläppen senast 2030 jämfört med 2005 och ett sammanlagt kostnadseffektivt bidrag från de ytterligare sektorerna på 42 % minskning av utsläppen senast 2030 jämfört med 2005. Det totala antalet utsläppsrätter bör fastställas första gången 2027 och följa en utvecklingsbana som inleds 2024 från värdet för utsläppsgränsen för 2024, beräknat i enlighet med artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842<sup>(28)</sup> på grundval av referensutsläppen för de sektorer som omfattas för 2005 och perioden 2016–2018, enligt vad som fastställs i artikel 4.3 i den förordningen. Den linjära minskningsfaktorn bör därför fastställas till 5,10 %. Från och med 2028 bör det totala antalet utsläppsrätter fastställas på grundval av de genomsnittliga rapporterade utsläppen för åren 2024, 2025 och 2026, och minska med samma absoluta årliga minskningstakt som fastställts från och med 2024, vilket motsvarar en linjär minskningsfaktor på 5,38 % jämfört med motsvarande värde för 2025 för ovan angivna utvecklingsbana. Om dessa utsläpp är avsevärt högre än värdet för den utvecklingsbanan och om sådan avvikelse inte beror på små skillnader i metoderna för utsläppsmätning, bör den linjära minskningsfaktorn justeras för att uppnå den nödvändiga nivån av utsläppsminskning till 2030.
- (81) Auktionering av utsläppsrätter är den enklaste och ekonomiskt mest effektiva metoden för tilldelning av utsläppsrätter, och gör det även möjligt att undvika oförutsedda vinster. Både byggnadssektorn och vägtransportsektorn står under relativt litet eller obefintligt konkurrenstryck från länder utanför unionen och de är inte utsatta för någon risk för koldioxidläckage. Utsläppsrätter för byggnader och vägtransporter bör därför endast tilldelas genom auktionering, utan någon gratis tilldelning.
- (82) För att säkerställa en smidig start på det nya systemet för handel med utsläppsrätter och med beaktande av de reglerade enheternas behov av att risksäkra eller förhandsköpa utsläppsrätter för att minska sina pris- och likviditetsrisker bör ett större antal utsläppsrätter auktioneras ut i ett tidigt skede. Under 2027 bör auktionsvolymerna därför vara 30 % högre än den totala mängden utsläppsrätter för 2027. Denna mängd är tillräcklig för att ge likviditet, både om utsläppen minskar i enlighet med minskningsbehoven och i händelse av att utsläppsminskningarna endast förverkligas gradvis. Detaljerade regler för denna tidigareläggning av auktionsvolymerna bör fastställas i en delegerad akt om auktionering som antas enligt artikel 10.4 i direktiv 2003/87/EG.

<sup>(27)</sup> Rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler för punktskatt (EUT L 58, 27.2.2020, s. 4).

<sup>(28)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 19.6.2018, s. 26).

- (83) Fördelningsreglerna för auktionsandelar är högst relevanta för medlemsstaternas auktionsintäkter, särskilt med tanke på behovet av att stärka medlemsstaternas förmåga att hantera de sociala effekterna av en prissignal för koldioxid i byggnads- och vägtransportsektorerna. Trots att byggnads- och vägtransportsektorerna samt de ytterligare sektorerna är mycket olika till sin karaktär är det lämpligt att fastställa en gemensam fördelningsregel liknande den som gäller för stationära anläggningar. Den största delen av utsläppsrätterna bör fördelas mellan alla medlemsstater baserat på den genomsnittliga fördelningen av utsläpp inom vägtransporter, kommersiella och institutionella byggnader samt bostadshus under perioden 2016–2018.
- (84) Införandet av ett koldioxidpris för byggnads- och vägtransportsektorerna bör åtföljas av ändamålsenlig social kompensation, särskilt med tanke på den energifattigdom som råder. Omkring 34 miljoner européer, nästan 6,9 % av unionens befolkning, uppgav att de inte har råd att värma sina hem tillräckligt i en unionsomfattande undersökning från 2021. För att uppnå effektiv social och fördelningsmässig kompensation bör medlemsstaterna åläggas att använda auktionsintäkterna från utsläppshandeln för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer till de klimat- och energirelaterade ändamål som redan angetts för det befintliga systemet för handel med utsläppsrätter, med prioritering av verksamhet som kan bidra till att ta itu med sociala aspekter av utsläppshandeln i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer, eller för åtgärder som särskilt lagts till för att ta itu med relaterade problem i dessa sektorer, inbegripet relaterade politiska åtgärder enligt direktiv 2012/27/EU.

En ny social klimatfond som inrättas genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 <sup>(29)</sup> kommer att tillhandahålla särskild finansiering till medlemsstaterna för att stödja de mest drabbade sårbara grupperna, särskilt hushåll som lever i energi- eller transportfattigdom. Den sociala klimatfonden kommer att främja rättvisa och solidaritet mellan och inom medlemsstaterna och samtidigt minska risken för energi- och transportfattigdom under omställningen. Den kommer att bygga vidare på och komplettera befintliga solidaritetsmekanismer, i synergi med unionens andra utgiftsprogram och fonder. 50 miljoner utsläppsrätter från EU:s utsläppshandelssystem enligt artikel 10a.8b i direktiv 2003/87/EG och 150 miljoner utsläppsrätter från handel med utsläppsrätter i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer samt intäkter från auktionering av utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer, upp till högst 65 000 000 000 EUR, bör användas för finansiering av den sociala klimatfonden i form av externa inkomster avsatta för särskilda ändamål på tillfällig och exceptionell basis, i avvaktan på diskussionerna och överläggningarna om kommissionens förslag av den 22 december 2021 till rådets beslut om ändring av beslut (EU, Euratom) 2020/2053 om systemet för Europeiska unionens egna medel för att inrätta en ny kategori egna medel baserade på EU:s utsläppshandelssystem i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget.

Om ett beslut antas i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget om inrättande av denna nya kategori egna medel är det nödvändigt att föreskriva att dessa inkomster upphör att avsättas externt för särskilda ändamål när ett sådant beslut träder i kraft. När det gäller den sociala klimatfonden ska kommissionen, om ett sådant beslut antas, vid behov lägga fram nödvändiga förslag i enlighet med artikel 27.4 i förordning (EU) 2023/955. Detta påverkar inte resultatet av förhandlingarna om den fleråriga budgetramen efter 2027.

- (85) Rapportering om användningen av auktionsintäkter bör anpassas till den nuvarande rapporteringen, fastställd genom förordning (EU) 2018/1999.
- (86) Reglerade enheter som omfattas av det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör överlämna utsläppsrätter för sina verifierade utsläpp som motsvarar de bränslemängder de har frisläppt för konsumtion. De bör överlämna utsläppsrätter för första gången för sina verifierade utsläpp 2027. I syfte att minimera den administrativa bördan bör ett antal regler som tillämpas inom det befintliga systemet för handel med utsläppsrätter för stationära anläggningar och luftfart även tillämpas på det nya systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer, med nödvändiga anpassningar. Detta omfattar i synnerhet regler om överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter, samt om giltigheten för utsläppsrätter, påföljder, behöriga myndigheter och medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter.

<sup>(29)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060 (se sidan 1 i detta nummer av EUT).

- (87) Vissa medlemsstater har redan nationella koldioxidskatter som är tillämpliga på byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer som omfattas av bilaga III till direktiv 2003/87/EG. Därför bör ett tillfälligt undantag införas fram till slutet av 2030. För att säkerställa att målen i direktiv 2003/87/EG uppnås och att det nya systemet för handel med utsläppsrätter är samstämmigt bör möjligheten att tillämpa det undantaget endast vara tillgänglig om den nationella skattesatsen är högre än det genomsnittliga auktionspriset för det aktuella året och bör endast tillämpas på överlämningsskyldigheten för reglerade enheter som betalar en sådan skatt. För att säkerställa systemets stabilitet och transparens bör den nationella skatten, inklusive de relevanta skattesatserna, anmälas till kommissionen senast i slutet av införlivandeperioden för det här direktivet. Undantaget bör inte påverka externa inkomster avsatta för särskilda ändamål för den sociala klimatfonden eller, om de fastställts i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget, egna medel baserade på auktionsintäkter från handel med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer.
- (88) För att handeln med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer ska bli effektiv bör det vara möjligt att övervaka utsläppen med hög säkerhet och till en rimlig kostnad. Utsläppen bör tillskrivas reglerade enheter på grundval av de bränslemängder som frisläpps för konsumtion och kombineras med en utsläppsfaktor. Reglerade enheter bör på ett tillförlitligt och korrekt sätt kunna identifiera och differentiera de sektorer där bränslena frisläpps för konsumtion, samt slutanvändarna av bränslena, för att undvika oönskade effekter, såsom dubbel börda. I det ringa antal fall där dubbelräkning mellan utsläpp i EU:s befintliga utsläppshandelssystem och det nya systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer inte kan undvikas, eller där kostnader uppstår till följd av överlämnandet av utsläppsrätter för utsläpp från verksamheter som inte omfattas av direktiv 2003/87/EG, bör medlemsstaterna använda sådana intäkter för att kompensera för oundviklig dubbelräkning eller andra sådana kostnader utanför byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer i enlighet med unionsrätten. Genomförandebefogenheter bör därför tilldelas kommissionen för att säkerställa enhetliga villkor för att undvika dubbelräkning och att utsläppsrätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer, samt för att tillhandahålla ekonomisk ersättning. För att ytterligare mildra eventuella problem med dubbelräkning bör tidsfristerna för övervakning och överlämnande i det nya systemet för handel med utsläppsrätter vara en månad efter tidsfristerna i det befintliga systemet för stationära anläggningar och luftfart. För att ha tillräckliga uppgifter för att fastställa det totala kvantiteten utsläppsrätter för perioden 2028–2030 bör de reglerade enheter som innehar ett tillstånd då systemet börjar användas 2025 rapportera sina historiska utsläpp för 2024.
- (89) Transparens vad gäller koldioxidkostnader och i vilken utsträckning de förs vidare till konsumenter är av central betydelse för att möjliggöra snabba och kostnadseffektiva utsläppsminskningar inom alla sektorer i ekonomin. Detta är särskilt viktigt i ett system för handel med utsläppsrätter som bygger på skyldigheter i tidigare led. Syftet med det nya systemet för handel med utsläppsrätter är att ge reglerade enheter incitament att minska bränslenas koldioxidinnehåll, och sådana enheter bör inte göra otillbörliga vinster genom att föra över mer koldioxidkostnader på konsumenter än de ådrar sig. Fullständig auktionering av utsläppsrätter inom ramen för systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer begränsar redan förekomsten av sådana otillbörliga vinster, men kommissionen bör övervaka i vilken utsträckning reglerade enheter överför koldioxidkostnader, så att oförutsedda vinster undviks. När det gäller kapitel IVa bör kommissionen årligen, om möjligt per bränsletyp, rapportera om den genomsnittliga nivån på de koldioxidkostnader som har förts över på konsumenter i unionen.
- (90) Det är lämpligt att införa åtgärder för att hantera den potentiella risken för överdrivet stora prisökningar som, om de är särskilt höga i början av det nya systemet för handel med utsläppsrätter, kan undergräva hushållens och enskildas villighet att investera i att minska sina växthusgasutsläpp. Dessa åtgärder bör komplettera skyddsåtgärderna i reserven för marknadsstabilitet som började användas 2019. Samtidigt som marknaden fortsätter att avgöra koldioxidpriset kommer skyddsåtgärderna att utlösas av en regelbaserad automatisk mekanism, varigenom utsläppsrätter tas ut från reserven för marknadsstabilitet endast om ett eller flera konkreta utlösande villkor baserade på ökningen av genomsnittspriset på utsläppsrätter är uppfyllda. Denna ytterligare mekanism bör även vara mycket reaktiv för att hantera överdriven volatilitet som orsakas av andra faktorer än förändringar i marknadsfundamenta. Åtgärderna bör anpassas till olika nivåer av överdriven prisökning, vilket kommer att leda till olika grader av intervention. De utlösande villkoren bör noggrant övervakas av kommissionen, och kommissionen bör snarast möjligt anta åtgärderna när de villkoren är uppfyllda. Detta bör inte påverka eventuella kompletterande åtgärder som medlemsstaterna skulle kunna anta för att hantera negativa sociala konsekvenser.

- (91) För att öka medborgarnas säkerhet om att koldioxidpriset under de första åren av det nya systemet för handel med utsläppsrätter inte överstiger 45 EUR är det lämpligt att inkludera en ytterligare prisstabilitetsmekanism för att ta ut utsläppsrätter från reserven för marknadsstabilitet om koldioxidpriset överstiger den nivån. I princip bör åtgärden tillämpas en gång under en period på 12 månader. Den bör dock också kunna tillämpas igen under samma period på 12 månader om kommissionen, biträdd av kommittén för klimatförändringar, anser att prisutvecklingen motiverar ett nytt uttag av utsläppsrätter. Med tanke på denna mekanisms syfte att säkerställa stabilitet under de första åren av det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör kommissionen bedöma dess funktion och huruvida den bör fortsätta efter 2029.
- (92) Som en ytterligare skyddsmekanism innan handeln med utsläppsrätter inleds i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör det vara möjligt att senarelägga tillämpningen av taket och skyldigheten att överlämna utsläppsrätter där grossistpriserna på gas eller olja är exceptionellt höga jämfört med historiska trender. Mekanismen bör vara automatisk, vilket innebär att tillämpningen av taket och överlämningskyldigheterna ska skjutas upp med ett år om konkreta utlösande faktorer för energipriset uppfylls. Referenspriserna bör fastställas på grundval av referensavtal på grossistmarknaderna för gas och olja som är omedelbart tillgängliga och som är mest relevanta för slutkonsumenter. Separata utlösande villkor för gas- och oljepriser bör övervägas, eftersom deras prisutveckling följer olika historiska trender. För att säkerställa marknads säkerhet bör kommissionen i tillräckligt god tid i förväg klargöra senareläggningen genom ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (93) Tillämpningen av utsläppshandeln för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör övervakas av kommissionen, inbegripet graden av priskonvergens med EU:s befintliga system för handel med utsläppsrätter, och vid behov bör en översyn föreslås för Europaparlamentet och rådet i syfte att förbättra ändamålsenligheten, administrationen och den praktiska tillämpningen av utsläppshandeln för dessa sektorer på grundval av förvärvad kunskap samt ökad priskonvergens. Kommissionen bör vara skyldig att lämna in den första rapporten om dessa frågor senast den 1 januari 2028.
- (94) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 3ga.2, 3gf.2, 3gf.4, 10b.4, 12.3-d, 12.3-c, 14.1, 30f.3, 30f.5 och 30h.7 i direktiv 2003/87/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. För att säkerställa synergier med det befintliga regelverket bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artiklarna 14 och 15 i det direktivet utvidgas till att omfatta byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna. Dessa genomförandebefogenheter, utom genomförandebefogenheterna i förhållande till artiklarna 3gf.2, 12.3-d och 12.3-c i direktiv 2003/87/EG, bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>(30)</sup>.
- (95) För att nå målen i detta direktiv och annan unionslagstiftning, särskilt i förordning (EU) 2021/1119, bör unionen och dess medlemsstater använda de senaste vetenskapliga rönen när de genomför politiska åtgärder. När det europeiska vetenskapliga rådgivande organet för klimatförändringar tillhandahåller vetenskaplig rådgivning och utfärdar rapporter om EU:s utsläppshandelssystem bör kommissionen därför ta hänsyn till sådan rådgivning och sådana rapporter, särskilt när det gäller behovet av ytterligare unionspolitik och unionsåtgärder för att säkerställa överensstämmelse med målen i förordning (EU) 2021/1119, och ytterligare unionspolitik och unionsåtgärder med tanke på ambitionen och miljöintegriteten för globala marknadsbaserade åtgärder för luftfart och sjötransporter.
- (96) För att lyfta fram hur intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem bidrar till klimatomställningen bör en märkning av EU:s utsläppshandelssystem införas. Bland andra åtgärder för att säkerställa synligheten för finansiering från EU:s utsläppshandelssystem bör medlemsstaterna och kommissionen se till att projekt och verksamhet som stöds genom moderniseringsfonden och innovationsfonden tydligt anges som härrörande från intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem genom en lämplig märkning.

<sup>(30)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (97) I syfte att uppnå det klimatneutralitetsmål som anges i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119 bör ett unionsomfattande klimatmål för 2040 fastställas, på grundval av ett lagstiftningsförslag att ändra den förordningen. EU:s utsläppshandelssystem bör ses över för att anpassas till unionens klimatmål för 2040. Till följd av detta bör kommissionen senast i juli 2026 rapportera om flera aspekter av EU:s utsläppshandelssystem till Europaparlamentet och rådet, och om så är lämpligt bör rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag och en konsekvensbedömning. I linje med förordning (EU) 2021/1119 bör förtur ges åt direkta utsläppsminskningar, som måste kompletteras med ökade koldioxidupptag för att klimatneutralitet ska uppnås. Därför bör kommissionen senast i juli 2026 bland annat rapportera till Europaparlamentet och rådet om hur utsläpp som tas upp från atmosfären och lagras på ett säkert och permanent sätt, till exempel genom direkt luftavskiljning, skulle kunna omfattas av handeln med utsläppsrätter, utan att de nödvändiga utsläppsminskningarna kompenseras. Så länge som inte alla stadier i livscykeln för en produkt i vilken avskilt koldioxid används är föremål för koldioxidprissättning, särskilt i samband med avfallsförbränning, skulle en användning av redovisning av utsläpp vid den tidpunkt då de släpps ut från produkter till atmosfären leda till att utsläppen underskattas.

För att reglera avskiljning av koldioxid på ett sätt som minskar nettoutsläppen och säkerställer att alla utsläpp redovisas och att dubbelräkning undviks, samtidigt som ekonomiska incitament skapas, bör kommissionen senast i juli 2026 bedöma om alla växthusgasutsläpp som omfattas av direktiv 2003/87/EG faktiskt redovisas och om dubbelräkning faktiskt undviks. Den bör särskilt bedöma redovisningen av de växthusgasutsläpp som anses ha avskiljts och använts i en produkt på ett annat sätt än det som avses i artikel 12.3b och ta hänsyn till senare led, inbegripet bortscaffande och avfallsförbränning. Slutligen bör kommissionen också rapportera till Europaparlamentet och rådet om möjligheten att sänka tröskelvärdena på 20 MW för sammanlagd tillförd effekt för verksamheterna i bilaga I till direktiv 2003/87/EG, med beaktande av miljöfördelarna och den administrativa bördan.

- (98) Senast i juli 2026 bör kommissionen också bedöma och rapportera till Europaparlamentet och rådet om möjligheten att inkludera kommunala avfallsförbränningsanläggningar i EU:s utsläppshandelssystem, inbegripet i syfte att inkludera dem från och med 2028 och tillhandahålla en bedömning av det potentiella behovet av en möjlighet för en medlemsstat att avstå fram till slutet av 2030, med beaktande av vikten av att alla sektorer bidrar till utsläppsminskningar. Inkludering av kommunala avfallsförbränningsanläggningar i EU:s utsläppshandelssystem skulle bidra till den cirkulära ekonomin genom att uppmuntra återvinning, återanvändning och reparation av produkter och samtidigt även bidra till utfasningen av fossila bränslen i hela ekonomin. Inkludering av kommunala avfallsförbränningsanläggningar skulle stärka incitamenten för hållbar avfallshantering i linje med avfallshierarkin och skapa lika villkor för de regioner som har inkluderat kommunal avfallsförbränning i tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem.

För att undvika att avfall från kommunala avfallsförbränningsanläggningar omleds till deponier i unionen, vilket ger upphov till metanutsläpp, och att avfall exporteras till tredjeländer, med potentiellt negativ inverkan på miljön, bör kommissionen i sin rapport ta hänsyn till att bortscaffande av avfall kan omledas till deponering i unionen respektive avfallsexport till tredjeländer. Kommissionen bör också ta hänsyn till effekterna på den inre marknaden, potentiella snedvridningar av konkurrensen, miljöintegritet, anpassning till målen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG<sup>(1)</sup> samt robusthet och noggrannhet när det gäller övervakning och beräkning av utsläpp. Med tanke på metanutsläppen från deponering och för att undvika att skapa ojämlika villkor bör kommissionen också bedöma möjligheten att inkludera andra avfallshanteringsprocesser, såsom deponering, fermentering, kompostering och mekanisk-biologisk behandling, i EU:s utsläppshandelssystem när den bedömer om det är genomförbart att inkludera kommunala avfallsförbränningsanläggningar.

- (99) I syfte att anta akter med allmän räckvidd som inte är lagstiftningsakter och som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på tidsschema, administration och andra aspekter av auktionsförfarandet, reglerna om tillämpning av villkorlighet, reglerna om driften av innovationsfonden, reglerna om den konkurrensutsatta anbudsmechanismen i förhållande till CD-kontrakt och CCD-kontrakt, kraven för att anse att växthusgaser är permanent kemiskt bundna i en produkt och utvidgningen av den verksamhet som avses i bilaga III till direktiv 2003/87/EG till andra sektorer. Vidare bör, för att säkerställa synergier med det befintliga regelverket, delegeringen i artikel 10.4 i direktiv 2003/87/EG rörande tidsschema, administration och andra aspekter av

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

auktionsförfarandet utvidgas till att omfatta byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(32)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (100) Bestämmelserna om EU:s befintliga utsläppshandelssystem och dess utvidgning till sjötransporter bör tillämpas från och med 2024 i linje med behovet av brådskande klimatåtgärder och av att alla sektorer bidrar till utsläppsminskningar på ett kostnadseffektivt sätt. Följaktligen bör medlemsstaterna införliva de bestämmelser som rör dessa sektorer senast den 31 december 2023. Tidsfristen för införlivande av bestämmelserna om systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör dock vara den 30 juni 2024, eftersom reglerna om övervakning, rapportering, kontroll och tillståndsgivning för dessa sektorer gäller från och med den 1 januari 2025 och kräver tillräckligt med tid för ett ordnat genomförande. Som ett undantag bör medlemsstaterna, för att garantera öppenhet och tillförlitlig rapportering, införliva skyldigheten att rapportera historiska utsläpp för dessa sektorer senast den 31 december 2023, eftersom den skyldigheten avser utsläppen under 2024. I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument<sup>(33)</sup>, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (101) Ett välfungerande, reviderat EU-utsläppshandelssystem som omfattar ett instrument för stabilisering av marknaden är centralt för att unionen ska kunna uppnå målet om minskade nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin fram till 2030, unionens mål om klimatneutralitet senast 2050, målet om negativa utsläpp därefter i enlighet med förordning (EU) 2021/1119 och målen i Parisavtalet. Reserven för marknadsstabilitet syftar till att åtgärda obalansen mellan tillgång och efterfrågan på utsläppsrätter på marknaden. Enligt artikel 3 i beslut (EU) 2015/1814 ska reserven ses över tre år efter det att den börjar användas, med särskild uppmärksamhet på procenttalet för fastställande av antalet utsläppsrätter som ska placeras i reserven för marknadsstabilitet, tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som bestämmer intaget av utsläppsrätter samt antalet utsläppsrätter som ska tas ut ur reserven. Det nuvarande tröskelvärdet för att placera utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet fastställdes 2018, i samband med den senaste översynen av EU:s utsläppshandelssystem, medan den linjära minskningsfaktorn höjs i och med detta direktiv. Som en del av den regelbundna översynen av hur reserven för marknadsstabilitet fungerar bör kommissionen därför också bedöma behovet av en eventuell anpassning av detta tröskelvärde, i linje med den linjära faktor som avses i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG.
- (102) Med tanke på behovet av att ge en starkare investeringssignal för att minska utsläppen på ett kostnadseffektivt sätt och i syfte att stärka EU:s utsläppshandelssystem bör beslut (EU) 2015/1814 ändras genom en ökning av den procentsats som används för att fastställa det antal utsläppsrätter som varje år ska placeras i reserven för marknadsstabilitet. Vidare bör intaget, för lägre nivåer av totalt antal utsläppsrätter i omlopp, vara lika med skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp och det tröskelvärde som bestämmer intaget av utsläppsrätter. Detta förhindrar den betydande osäkerhet i auktionsvolymerna som uppstår när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger nära tröskelvärdet och säkerställer samtidigt att överskottet når det volymintervall inom vilket koldioxidmarknaden anses fungera på ett balanserat sätt.
- (103) För att säkerställa att nivån på antalet utsläppsrätter som finns kvar i reserven för marknadsstabilitet efter ogiltigförklaringen är förutsägbar bör ogiltigförklaringen av utsläppsrätter inte längre vara beroende av föregående års auktionsvolym. Antalet utsläppsrätter i reserven bör därför fastställas till 400 miljoner utsläppsrätter, vilket motsvarar det lägre tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp.

<sup>(32)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

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



- (104) Analysen av den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget till detta direktiv har också visat att nettoefterfrågan från luftfarten bör inkluderas i det totala antalet utsläppsrätter i omlopp. Eftersom utsläppsrätter för luftfart kan användas på samma sätt som allmänna utsläppsrätter skulle inkludering av luftfarten i reserven dessutom leda till ett mer exakt och därmed bättre verktyg för att säkerställa stabiliteten på marknaden. Beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp bör inkludera utsläpp från luftfarten och utsläppsrätter som utfärdats för luftfart från och med året efter det att detta direktiv har trätt i kraft.
- (105) Som förtydligande av beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp bör det anges i beslut (EU) 2015/1814 att endast utsläppsrätter som utfärdats och inte placerats i reserven för marknadsstabilitet ingår i utbudet av utsläppsrätter. Dessutom bör formeln inte längre dra av antalet utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet från utbudet av utsläppsrätter. Denna ändring medför ingen faktisk inverkan på resultatet av beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, inte heller på tidigare beräkningar av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp eller på reserven.
- (106) I syfte att minska risken för obalans mellan tillgång och efterfrågan i samband med att utsläppshandeln inleds för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer, och för att göra handeln mer motståndskraftig mot marknadschocker, bör den regelbaserade mekanismen i reserven för marknadsstabilitet tillämpas på dessa sektorer. För att reserven ska kunna användas redan då systemet börjar användas, bör den upprättas med en inledande tilldelning på 600 miljoner utsläppsrätter för handel med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna. De inledande lägre och övre tröskelvärdena, som utlöser uttaget eller intaget av utsläppsrätter i reserven, bör omfattas av en allmän översynsklausul. Andra inslag, såsom offentliggörandet av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp eller mängden utsläppsrätter som tas ut ur eller placeras i reserven, bör följa reglerna för reserven för andra sektorer.
- (107) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt främja minskade utsläpp av växthusgaser, på ett sätt som står i proportion till målet om minskade nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin fram till 2030 genom en utvidgad och ändrad unionstäckande marknadsbaserad mekanism, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (108) Direktiv 2003/87/EG och beslut (EU) 2015/1814 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

1. I artikel 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”I detta direktiv föreskrivs också att minskningarna av växthusgasutsläppen ska ökas så att de bidrar till de minskningsnivåer som enligt vetenskapen anses nödvändiga för att undvika farliga klimatförändringar. Detta direktiv bidrar till uppnåendet av unionens klimatneutralitetsmål och dess klimatmål enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 (\*) och därmed målen i Parisavtalet (\*\*).

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

(\*\*) EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.”

2. I artikel 2 ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

"1. Detta direktiv ska tillämpas på de verksamheter som förtecknas i bilagorna I och III och på de växthusgaser som förtecknas i bilaga II. Om en anläggning som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter på grund av verksamhet i förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd effekt som överstiger 20 MW ändrar sina produktionsprocesser för att minska sina växthusgasutsläpp och inte längre uppnår det tröskelvärdet ska den medlemsstat där den anläggningen är belägen ge verksamhetsutövaren möjlighet att fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem fram till slutet av den innevarande och den påföljande femårsperiod som avses i artikel 11.1 andra stycket efter ändringen av dess produktionsprocesser. Verksamhetsutövaren för den anläggningen får besluta att anläggningen ska fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem antingen fram till slutet av den innevarande femårsperioden eller även under den påföljande femårsperioden, efter ändringen av dess produktionsprocesser. Den berörda medlemsstaten ska meddela kommissionen om ändringar jämfört med den förteckning som enligt artikel 11.1 har överlämnats till kommissionen.

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

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

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led b ska ersättas med följande:

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

b) Led d ska ersättas med följande:

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

c) Led u ska utgå.

d) Följande led ska läggas till:

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

x) *resa*: en resa enligt definitionen i artikel 3 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 (\*\*).

y) *administrerande myndighet för ett rederi*: den myndighet som ansvarar för administration av EU:s utsläppshandelssystem för ett rederi i enlighet med artikel 3gf.

z) *anlöpshamn*: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget eller den hamn där ett offshorefartyg lägger till för att avlösa sin besättning, med undantag för uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal på ett annat fartyg än ett offshorefartyg, angöra en torrdocka eller reparera fartyget, dess utrustning, eller både och, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen, uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser samt uppehåll av containerfartyg i en närliggande containeromlastningshamn som anges i den genomförandeakt som antas enligt artikel 3ga.2.

- aa) *kryssningsfartyg*: ett passagerarfartyg som inte har lastdäck och som är konstruerat uteslutande för kommersiell transport av passagerare med nattlogi på en sjöresa.
- ab) *differenskontrakt* eller *CD-kontrakt*: ett kontrakt mellan kommissionen och producenten, vilken har valts ut genom en konkurrensutsatt anbudsmechanism, såsom en auktion, av en produkt med låga eller inga koldioxidutsläpp och i enlighet med vilket producenten tillhandahålls stöd från innovationsfonden som täcker skillnaden mellan det vinnande priset, även känt som lösenpriset, å ena sidan, och ett referenspris härlett från priset på produkten med låga eller inga koldioxidutsläpp som tillverkats, marknadspriset för ett nära substitut, eller en kombination av dessa två priser, å andra sidan.
- ac) *differenskontrakt för koldioxid* eller *CCD-kontrakt*: ett kontrakt mellan kommissionen och producenten, vilken har valts ut genom en konkurrensutsatt anbudsmechanism, såsom en auktion, av en produkt med låga eller inga koldioxidutsläpp, och i enlighet med vilket producenten tillhandahålls stöd från innovationsfonden som täcker skillnaden mellan det vinnande priset, även känt som lösenpriset, å ena sidan, och ett referenspris härlett från det genomsnittliga priset på utsläppsrätter, å andra sidan.
- ad) *kontrakt med fasta premier*: ett kontrakt mellan kommissionen och producenten, vilken har valts ut genom en konkurrensutsatt anbudsmechanism, såsom en auktion, av en produkt med låga eller inga koldioxidutsläpp, och i enlighet med vilket producenten tillhandahålls stöd i form av ett fast belopp per producerad enhet av produkten.
- ae) *reglerad enhet*: ska i kapitel IVa avse varje fysisk eller juridisk person, med undantag för slutanvändare av bränslena, som bedriver sådan verksamhet som avses i bilaga III och som omfattas av någon av följande kategorier:
- i) om bränslet passerar genom ett skatteupplag enligt definitionen i artikel 3.11 i rådets direktiv (EU) 2020/262 (\*\*\*) , den godkända upplagshavare enligt definitionen i artikel 3.1 i det direktivet som är skyldig att betala den punktskatt som förfallit till betalning enligt artikel 7 i det direktivet,
  - ii) om led i) i detta led inte är tillämpligt, någon annan person som är skyldig att betala den punktskatt som har förfallit till betalning enligt artikel 7 i direktiv (EU) 2020/262 eller artikel 21.5 första stycket i rådets direktiv 2003/96/EG (\*\*\*\*) avseende de bränslen som omfattas av kapitel IVa i det här direktivet,
  - iii) om leden i) och ii) i detta led inte är tillämpliga, någon annan person som har registreras av de relevanta behöriga myndigheterna i medlemsstaten som betalningsskyldig för punktskatten, inbegripet personer som är befriade från att betala punktskatt enligt artikel 21.5 fjärde stycket i direktiv 2003/96/EG,
  - iv) om leden i), ii) och iii) inte är tillämpliga, eller om flera personer har solidariskt betalningsansvar för en och samma punktskatt, någon annan person som utsetts av en medlemsstat.
- af) *bränsle*: ska i kapitel IVa i detta direktiv avse alla energiprodukter som avses i artikel 2.1 i direktiv 2003/96/EG, inbegripet de bränslen som förtecknas i tabell A och tabell C i bilaga I till det direktivet, samt alla andra produkter som är avsedda för användning, bjuds ut till försäljning eller används som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning i enlighet med artikel 2.3 i det direktivet, inbegripet för elproduktion.
- ag) *frisläppande för konsumtion*: ska i kapitel IVa i detta direktiv avse frisläppande för konsumtion enligt definitionen i artikel 6.3 i direktiv (EU) 2020/262.
- ah) *TTF-gaspris*: ska i kapitel IVa avse priset på det terminskontrakt för gas för nästkommande månad som handlas vid Title Transfer Facility (TTF), den virtuella handelsplats som drivs av Gasunie Transport Services B.V.

- ai) *Brent-råoljepris*: ska i kapitel IVa avse det terminspris på råolja för nästkommande månad som används som riktmärke för inköp av olja.

- (\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (EUT L 64, 4.3.2006, s. 1).
- (\*\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).
- (\*\*\*) Rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler för punktskatt (EUT L 58, 27.2.2020, s. 4).
- (\*\*\*\*) Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51)."

4. Rubriken till kapitel II ska ersättas med följande:

"Luftfart och Sjötransporter"

5. Artikel 3a ska ersättas med följande:

"Artikel 3a

#### **Tillämpningsområde**

Artiklarna 3b–3g ska tillämpas på tilldelning och utfärdande av utsläppsrätter för luftfartsverksamhet som förtecknas i bilaga I. Artiklarna 3ga–3gg ska tillämpas på sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I."

6. Artikel 3g ska ersättas med följande:

"Artikel 3g

#### **Övervaknings- och rapporteringsplaner**

Den administrerande medlemsstaten ska se till att varje luftfartygsoperatör till den behöriga myndigheten i den medlemsstaten lämnar in en övervakningsplan med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp och att dessa planer godkänts av den behöriga myndigheten i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14."

7. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 3ga

#### **Tillämpningsområde för sjötransportverksamhet**

1. Tilldelning av utsläppsrätter och tillämpning av överlämningskravet för sjötransportverksamhet ska tillämpas på femtio procent (50 %) av utsläppen från fartyg som utför resor som avgår från en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, på femtio procent (50 %) av utsläppen från fartyg som utför resor som avgår från en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion, på etthundra procent (100 %) av utsläppen från fartyg som utför resor som avgår från en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion samt på etthundra procent (100 %) av utsläppen från fartyg inom en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion.

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

I dessa genomförandeakter ska en hamn anges som en angränsande containeromlastningshamn om andelen omlastning av containrar, mätt i tjugofotsenheter, överstiger 65 % av den totala containertrafiken i den hamnen under den senaste tolv månadersperiod för vilken relevanta uppgifter finns tillgängliga och om den hamnen är lokaliserad utanför unionen men mindre än 300 sjömil från en hamn under en medlemsstats jurisdiktion. Vid tillämpningen av

denna punkt ska containrar betraktas vara omlastade när de lossas från ett fartyg till hamnen enbart i syfte att lastas på ett annat fartyg. Den förteckning som fastställts av kommissionen enligt första stycket ska inte omfatta hamnar i ett tredjeland för vilka det tredjelandet i praktiken tillämpar åtgärder som är likvärdiga med dem i detta direktiv.

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

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

Till och med den 31 december 2030 ska en andel utsläppsrätter tilldelas medlemsstater med en andel rederier som skulle ha stått under deras ansvar enligt artikel 3gf jämfört med deras respektive befolkning 2020 och baserat på tillgängliga uppgifter för perioden 2018–2020, över 15 rederier per miljon invånare. Antalet utsläppsrätter ska motsvara 3,5 % av det ytterligare antalet utsläppsrätter på grund av höjningen av taket för sjötransporter enligt artikel 9 tredje stycket under det berörda året. För åren 2024 och 2025 ska antalet utsläppsrätter dessutom multipliceras med de procentsatser som gäller för det berörda året enligt artikel 3gb första stycket a och b. De intäkter som genererats från auktioneringen av den andelen av utsläppsrätterna bör användas för de ändamål som avses i artikel 10.3 första stycket g, när det gäller sjöfartssektorn, samt leden f och i. 50 % av antalet utsläppsrätter ska fördelas mellan de berörda medlemsstaterna på grundval av andelen rederier under deras ansvar, och återstoden ska fördelas lika mellan dem.

*Artikel 3gb*

### **Infasning av kraven på sjötransporter**

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

- a) 40 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2024 och som skulle omfattas av krav på överlämnande i enlighet med artikel 12.
- b) 70 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2025 och som skulle omfattas av krav på överlämnande i enlighet med artikel 12.
- c) 100 % av de verifierade utsläpp som rapporteras för 2026 och varje år därefter i enlighet med artikel 12.

Om färre utsläppsrätter överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen från sjötransporter för åren 2024 och 2025 ska, så snart skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter har fastställts för varje år, en mängd utsläppsrätter som motsvarar denna skillnad annulleras i stället för auktioneras ut enligt artikel 10.

*Artikel 3gc*

### **Bestämmelser om överföring av kostnaderna för EU:s utsläppshandelssystem från rederiet till en annan enhet**

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att rederiet, när det yttersta ansvaret för inköp av bränsle eller driften av fartyget, eller både och, har övertagits av en annan enhet än rederiet till följd av en kontraktsmässig överenskommelse, har rätt till ersättning från den enheten för de kostnader som följer av överlämnandet av utsläppsrätter.

Vid tillämpning av denna artikel avses med driften av fartyget fastställande av den last som transporteras eller fartygets rutt och hastighet. Rederiet ska förbli den enhet som är ansvarig för att överlämna utsläppsrätter enligt artiklarna 3gb och 12 och för den övergripande efterlevnaden av de bestämmelser i nationell rätt som införlivar detta direktiv. Medlemsstaterna ska säkerställa att rederier under deras ansvar iakttar sina skyldigheter att överlämna utsläppsrätter enligt artiklarna 3gb och 12, utan att det påverkar rätten för sådana rederier att få ersättning av de kommersiella operatörerna för de kostnader som följer av överlämnandet.

*Artikel 3gd***Övervakning och rapportering av utsläpp från sjötransporter**

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

*Artikel 3ge***Verifierings- och ackrediteringsregler för utsläpp från sjötransporter**

Den administrerande myndigheten för ett rederi ska säkerställa att de rapporterade aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå som lämnas in av ett rederi enligt artikel 3gd i detta direktiv verifieras i enlighet med de regler om verifiering och ackreditering som fastställs i kapitel III i förordning (EU) 2015/757.

*Artikel 3gf***Administrerande myndighet för ett rederi**

1. Den administrerande myndigheten för ett rederi ska vara någon av följande:
  - a) För ett rederi som är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat i vilken rederiet är registrerat.
  - b) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat där rederiet hade det största uppskattade antalet hamnanlöp från resor som utfördes av det rederiet under de föregående fyra övervakningsåren och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3ga.
  - c) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat och som inte utförde någon resa som omfattas av det tillämpningsområde som anges i artikel 3ga under de föregående fyra övervakningsåren, den medlemsstat där ett av rederiets fartyg påbörjade eller avslutade sin första resa som omfattas av det tillämpningsområde som anges i den artikeln.
2. Baserat på bästa tillgängliga uppgifter ska kommissionen genom genomförandeakter fastställa
  - a) före den 1 februari 2024, en förteckning över rederier som utförde sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3ga den, eller med verkan från och med den, 1 januari 2024, med angivande av den administrerande myndigheten för ett rederi i enlighet med punkt 1 i den här artikeln,
  - b) före den 1 februari 2026 och vartannat år därefter, en uppdaterad förteckning för att omfördela rederier som är registrerade i en medlemsstat till en annan administrerande myndighet för ett rederi om de bytt registreringsmedlemsstat inom unionen i enlighet med punkt 1 a i denna artikel, eller för att inkludera rederier som senare har utfört sjötransportverksamhet som förtecknas i bilaga I och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3ga i enlighet med punkt 1 c i den här artikeln, och
  - c) före den 1 februari 2028 och vart fjärde år därefter, en uppdaterad förteckning för att omfördela rederier som inte är registrerade i en medlemsstat till en annan administrerande myndighet för ett rederi i enlighet med punkt 1 b i denna artikel.
3. En administrerande myndighet för ett rederi som enligt den förteckning som upprättats enligt punkt 2 är ansvarig för ett rederi ska behålla detta ansvar oberoende av senare ändringar av rederiets verksamhet eller registrering, till dess att ändringarna återspeglas i en uppdaterad förteckning.
4. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa detaljerade regler för administration av rederier av administrerande myndigheter för ett rederi enligt detta direktiv. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

*Artikel 3gg***Rapportering och översyn**

1. För det fall att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antar en global marknadsbaserad åtgärd för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ska kommissionen se över detta direktiv mot bakgrund av den åtgärd som antagits.

I det syftet ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet inom 18 månader efter antagandet av en sådan global marknadsbaserad åtgärd och innan den börjar tillämpas. I den rapporten ska kommissionen undersöka den globala marknadsbaserade åtgärden med avseende på

- a) dess ambition mot bakgrund av målen i Parisavtalet,
- b) dess samlade miljöintegritet, inbegripet jämfört med bestämmelserna i detta direktiv om sjötransport, och
- c) frågor som rör samstämmigheten mellan EU:s utsläppshandelssystem och den åtgärden.

När så är lämpligt får kommissionen låta den rapport som avses i andra stycket i denna punkt åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv på ett sätt som är förenligt med unionens klimatmål för 2030 och klimatneutralitetsmålet enligt förordning (EU) 2021/1119 och i syfte att bevara miljöintegriteten och ändamålsenligheten i unionens klimatåtgärder, för att säkerställa samstämmighet mellan genomförandet av den globala marknadsbaserade åtgärden och EU:s utsläppshandelssystem, samtidigt som betydande dubbla bördor undviks.

2. Om IMO inte senast 2028 antar en global marknadsbaserad åtgärd för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter i linje med målen i Parisavtalet och åtminstone till en nivå som är jämförbar med den som följer av unionens åtgärder enligt detta direktiv ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i vilken den ska undersöka behovet av att tillämpa kraven på tilldelning och överlämnande av utsläppsrätter för mer än femtio procent (50 %) av utsläppen från fartyg som utför resor mellan en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, mot bakgrund av målen i Parisavtalet. I den rapporten ska kommissionen särskilt beakta framstegen på IMO-nivå och undersöka om något tredjeland har en marknadsbaserad åtgärd som är likvärdig med detta direktiv och bedöma risken för en ökning av metoder för att kringgå kraven, inbegripet genom en övergång till andra transportsätt eller en omställning av hamnknutpunkter till hamnar utanför unionen.

Den rapport som avses i första stycket ska där så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag om att ändra detta direktiv.

3. Kommissionen ska övervaka genomförandet av detta kapitel när det gäller sjötransporter, särskilt för att upptäcka agerande som syftar till att kringgå kraven, för att förhindra sådant agerande i ett tidigt skede, inbegripet beaktande av de yttersta randområdena, och rapportera vartannat år från och med 2024 om genomförandet av detta kapitel i förhållande till sjötransporter och eventuella trender när det gäller rederier som försöker kringgå kraven i detta direktiv. Kommissionen ska även övervaka effekterna vad gäller bland annat eventuella öknings av transportkostnaderna, marknadssnedvridning och förändringar i hamntrafiken, exempelvis undvikande av hamnar och ändring av omlastningsknutpunkter, sjöfartssektorns övergripande konkurrenskraft i medlemsstaterna samt i synnerhet effekterna för sjöfart som utgör samhällsviktiga tjänster för den territoriella kontinuiteten. Om det är lämpligt ska kommissionen föreslå åtgärder för att säkerställa ett effektivt genomförande av detta kapitel i förhållande till sjötransporter, särskilt åtgärder för att ta itu med trender när det gäller rederier som försöker kringgå kraven i detta direktiv.

4. Senast den 30 september 2028 ska kommissionen bedöma om det är lämpligt att förlänga tillämpningen av artikel 3ga.3 andra stycket efter den 31 december 2030 och, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag i det syftet.

5. Senast den 31 december 2026 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, i vilken den ska undersöka genomförbarheten och de ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenserna av att i detta direktiv inkludera utsläpp från fartyg, inbegripet offshorefartyg, med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400, särskilt på grundval av den analys som åtföljer den översyn av förordning (EU) 2015/757 som ska göras senast 31 december 2024.

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

8. Artikel 3h ska ersättas med följande:

”Artikel 3h

#### **Tillämpningsområde**

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

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

”e) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter motsvarande de sammanlagda utsläppen från anläggningen under varje kalenderår, efter kontroll i enlighet med artikel 15, inom den tidsfrist som fastställs i artikel 12.3.”

10. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

#### **Samordning med direktiv 2010/75/EU**

När anläggningar bedriver verksamhet som anges i bilaga I till direktiv 2010/75/EU ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att villkoren och förfarandena för utfärdande av tillstånd för utsläpp av växthusgaser samordnas med de villkor och förfaranden som gäller för utfärdande av tillstånd enligt det direktivet. Kraven i artiklarna 5, 6 och 7 i det här direktivet får integreras med de förfaranden som anges i direktiv 2010/75/EU.

Kommissionen ska se över effektiviteten av synergierna med direktiv 2010/75/EU. Tillstånd som är relevanta för miljö och klimat ska samordnas för att säkerställa ett effektivt och snabbare genomförande av åtgärder som behövs för att uppfylla unionens klimat- och energimål. Kommissionen får lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i samband med en eventuell framtida översyn av det här direktivet.”

11. I artikel 9 ska följande stycken läggas till:

”År 2024 ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter minska med 90 miljoner utsläppsrätter. År 2026 ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter minska med 27 miljoner utsläppsrätter. År 2024 ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter öka med 78,4 miljoner utsläppsrätter för sjötransporter. Den linjära faktorn ska vara 4,3 % 2024–2027 och 4,4 % från och med 2028. Den linjära faktorn ska också tillämpas på de utsläppsrätter som motsvarar de genomsnittliga utsläpp från sjötransport som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2015/757 för 2018 och 2019 och som behandlas i artikel 3ga i detta direktiv. Kommissionen ska offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter senast den 6 september 2023.

Från och med den 1 januari 2026 respektive den 1 januari 2027 ska antalet utsläppsrätter öka för att ta hänsyn till att utsläpp från sjötransportverksamhet av andra växthusgaser än koldioxid omfattas och till att utsläpp från offshorefartyg, baserat på deras utsläpp för det senaste år för vilket uppgifter finns tillgängliga, omfattas. Utan hinder av artikel 10.1 ska utsläppsrätter som härrör från den ökningen göras tillgängliga för att stödja innovation i enlighet med artikel 10a.8.”

12. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

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

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



Dessutom ska 2,5 % av det totala antalet utsläppsrätter mellan 2024 och 2030 auktioneras för moderniseringsfonden. De mottagande medlemsstaterna för den mängden utsläppsrätter ska vara medlemsstater med en BNP per capita vid marknadspriser som ligger under 75 % av unionsgenomsnittet under perioden 2016–2018. De medel som motsvarar denna mängd utsläppsrätter ska fördelas i enlighet med del B i bilaga IIb.”

b) I punkt 3 första stycket ska inledningen ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 2 i denna artikel ska användas, med undantag för intäkter som fastställts som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget och som förts in i unionens budget. Medlemsstaterna ska använda dessa intäkter, med undantag för intäkter som används för att kompensera för indirekta koldioxidkostnader enligt artikel 10a.6 i detta direktiv, eller ett ekonomiskt värde motsvarande dessa intäkter, för ett eller flera av följande syften:”.

c) I punkt 3 första stycket ska leden b–f ersättas med följande:

b) Att utveckla förnybar energi och elöverföringsnät, så att unionen kan uppfylla sitt åtagande rörande förnybar energi och sina sammanlänkningsmål samt att utveckla annan teknik som bidrar till omställningen till en säker och hållbar koldioxidsnål ekonomi och bidra till att uppfylla unionens åtagande att öka energieffektiviteten till de nivåer som fastställts i relevanta lagstiftningsakter, inbegripet elproduktion från egenanvändare av förnybar energi och gemenskaper för förnybar energi.

c) Att vidta åtgärder för att förhindra avskogning, stödja skydd och återställande av torvmark, skogar och andra landbaserade ekosystem eller havsbaserade ekosystem, inbegripet åtgärder som bidrar till skydd, återställande och bättre förvaltning av dessa, särskilt beträffande marina skyddsområden, och öka ny- och återbeskogning som gynnar den biologiska mångfalden, även i utvecklingsländer som har ratificerat Parisavtalet, och åtgärder om att överföra teknik och underlätta anpassningen till klimatförändringarnas negativa effekter i dessa länder.

d) Att vidta åtgärder för koldioxidbindning i skog och mark i unionen.

e) Att vidta åtgärder för miljösäker avskiljning och geologisk lagring av koldioxid, särskilt från kraftverk som försörjs av fasta fossila bränslen och från en rad industrisektorer och delsektorer, även i tredjeländ, samt innovativa metoder för koldioxidupptag på teknisk väg, såsom direkt avskiljning från luft samt lagring.

f) Att investera i och påskynda övergången till transportsätt som avsevärt bidrar till utfasningen av fossila bränslen i sektorn, inbegripet utveckling av klimatvänlig person- och godstransport på järnväg, busstjänster och bussteknik, åtgärder för att fasa ut fossila bränslen i sjöfartssektorn, inbegripet förbättrad energieffektivitet för fartyg, hamnar, innovativ teknik och infrastruktur samt hållbara alternativa bränslen, såsom vätgas och ammoniak som framställs med förnybar energi, och utsläppsfri framdrivningsteknik, och att finansiera åtgärder för att stödja utfasningen av fossila bränslen på flygplatser i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU och Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart.”

d) I punkt 3 första stycket ska led h ersättas med följande:

”h) Att vidta åtgärder för att förbättra energieffektivitet, fjärrvärmesystem och isolering, för att stödja effektiva och förnybara värme- och kylsystem, eller för att stödja genomgripande och etappvis totalrenovering av byggnader i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU (\*), med början i renoveringen av de byggnader som har sämst prestanda.

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).”

e) I punkt 3 första stycket ska följande led läggas till:

- ”ha) Att tillhandahålla ekonomiskt stöd för att hantera sociala aspekter i låg- och medelinkomsthushåll, inbegripet genom att minska snedvridande skatter, och riktade sänkningar av tullar och avgifter för förnybar el.
- hb) Att finansiera nationella klimatutdelningssystem med påvisad positiv klimatpåverkan enligt vad som dokumenterats i den årliga rapport som avses i artikel 19.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 (\*).

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

f) I punkt 3 första stycket ska led k ersättas med följande:

- ”k) Att främja kompetensutveckling och omfördelning av arbetskraft i syfte att bidra till en rättvis omställning till en klimatneutral ekonomi, särskilt i de regioner där arbetsmarknaden påverkas mest av omställningen, i nära samarbete med arbetsmarknadens parter, och investera i kompetensutveckling och omskolning av arbetstagare som kan påverkas av omställningen, inbegripet arbetstagare inom sjötransport.
- l) Att hantera eventuella kvarstående risker för koldioxidläckage i de sektorer som omfattas av bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 (\*), genom att stödja omställningen och främja utfasningen av fossila bränslen i dessa sektorer i enlighet med reglerna för statligt stöd.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 av den 10 maj 2023 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (EUT L 130, 16.5.2023, s. 52).”

g) I punkt 3 ska följande stycke införas efter första stycket:

”Vid fastställandet av hur intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter ska användas ska medlemsstaterna ta hänsyn till behovet av att fortsätta att öka den internationella klimatfinansieringen i de utsatta tredjeländer som avses i första stycket j.”

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

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

i) I punkt 3 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Medlemsstaterna ska informera kommissionen om hur intäkterna används och om de åtgärder som vidtagits enligt denna punkt i sina rapporter som lämnas in enligt artikel 19.2 i förordning (EU) 2018/1999, och i förekommande fall och när så är lämpligt närmare ange vilka intäkter som använts och åtgärder som vidtagits för att genomföra deras integrerade nationella energi- och klimatplaner som lämnats in i enlighet med den förordningen och deras territoriella planer för en rättvis omställning som utarbetats i enlighet med artikel 11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1056 (\*).

Rapporteringen ska vara tillräckligt detaljerad för att kommissionen ska kunna bedöma medlemsstaternas efterlevnad av första stycket.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1056 av den 24 juni 2021 om inrättande av Fonden för en rättvis omställning (EUT L 231, 30.6.2021, s. 1).”

- j) I punkt 4 ska första stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 i detta direktiv för att komplettera detta direktiv avseende tidsschema, administration och andra aspekter av auktionsförfarandet, inbegripet auktionsmetoder som behövs för överföring av en andel av intäkterna till unionens budget som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 30d.4 i detta direktiv eller som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget, för att säkerställa att det sker på ett öppet, transparent, harmoniserat och icke-diskriminerande sätt. Förfarandet ska därför vara förutsägbart, framför allt vad gäller auktionernas tidsschema och ordningsföljd samt den beräknade mängd utsläppsrätter som ska göras tillgänglig.”

- k) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Kommissionen ska övervaka att den europeiska koldioxidmarknaden fungerar väl. Kommissionen ska varje år lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om koldioxidmarknadens funktion och annan relevant klimat- och energipolitik, inklusive auktionsförfarandet, likviditeten och de volymer som det handlats med samt en sammanfattning av den information som tillhandahållits av Europeiska värdepappers- och marknadsmyndigheten (Esma) i enlighet med punkt 6 i denna artikel och den information som medlemsstaterna tillhandahållit om de ekonomiska åtgärder som avses i artikel 10a.6. Medlemsstaterna ska vid behov se till att all relevant information lämnas in till kommissionen åtminstone två månader innan kommissionen antar rapporten.”

- l) Följande punkt ska läggas till:

”6. Esma ska regelbundet övervaka integriteten och transparensen på den europeiska koldioxidmarknaden, i synnerhet när det gäller marknadsvolatilitet och prisutveckling, auktionsförfarandet, handelsverksamheten på marknaden för utsläppsrätter och derivat av dessa, inbegripet OTC-handel, likviditet och de volymer som det handlas med samt kategorierna av marknadsaktörer och deras handelsbeteende, inbegripet finansiella intermediärers positioner. Esma ska inkludera relevanta resultat och vid behov i sina bedömningar ge rekommendationer till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och Europeiska systemrisnkämnden, i enlighet med artikel 32.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1095/2010 (\*). För att utföra de uppgifter som avses i första meningen i denna punkt ska Esma och de relevanta behöriga myndigheterna samarbeta och utbyta detaljerad information om alla typer av transaktioner i enlighet med artikel 25 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 596/2014 (\*\*).

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1095/2010 av den 24 november 2010 om inrättande av en europeisk tillsynsmyndighet (Europeiska värdepappers- och marknadsmyndigheten), om ändring av beslut nr 716/2009/EG och om upphävande av kommissionens beslut 2009/77/EG (EUT L 331, 15.12.2010, s. 84).

(\*\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 596/2014 av den 16 april 2014 om marknadsmissbruk (marknadsmissbruksförordning) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/6/EG och kommissionens direktiv 2003/124/EG, 2003/125/EG och 2004/72/EG (EUT L 173, 12.6.2014, s. 1).”

13. Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

- i) Följande stycken ska införas efter andra stycket:

”Om en anläggning omfattas av skyldigheten att genomföra en energibesiktning eller att införa ett certifierat energiledningssystem enligt artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU (\*) och om rekommendationerna i revisionsrapporten eller i det certifierade energiledningssystemet inte har genomförts, såvida inte återbetalningstiden för de relevanta investeringarna överstiger tre år eller såvida inte kostnaderna för dessa investeringar är oproportionerliga, ska mängden gratis tilldelning minska med 20 %. Mängden gratis tilldelning ska inte minska om en verksamhetsutövare visar att den har genomfört andra åtgärder som leder till minskade växthusgasutsläpp som motsvarar dem som rekommenderas i revisionsrapporten eller i det certifierade energiledningssystemet för den berörda anläggningen.

Kommissionen ska komplettera detta direktiv genom att i de delegerade akter som antas enligt denna punkt, och utan att det påverkar tillämpningen av de regler som är tillämpliga enligt direktiv 2012/27/EU, föreskriva administrativt enkla harmoniserade regler för tillämpningen av tredje stycket i denna punkt som säkerställer att tillämpningen av villkorligheten inte äventyrar lika villkor, miljöintegritet eller likabehandling av anläggningar i hela unionen. Dessa harmoniserade regler ska särskilt innehålla tidsplaner, kriterier för erkännande av genomförda energieffektivitetsåtgärder samt alternativa åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser, genom tillämpning av förfarandet för nationella genomförandeåtgärder i enlighet med artikel 11.1 i det här direktivet.

Utöver de krav som anges i tredje stycket i denna punkt ska den minskning med 20 % som avses i det stycket tillämpas om verksamhetsutövare vid anläggningar vars utsläppsnivåer för växthusgaser överstiger den 80:e percentilen av utsläppsnivåerna för de relevanta produktriktmärkena inte senast den 1 maj 2024 har upprättat någon plan för klimatneutralitet för var och en av dessa anläggningar för sin verksamhet som omfattas av detta direktiv. Denna plan ska innehålla de delar som anges i artikel 10b.4 och fastställas i enlighet med de genomförandeakter som föreskrivs i den artikeln. Artikel 10b.4 ska tolkas som att den endast hänvisar till anläggningsnivån. Uppnåendet av de mål och delmål som avses i artikel 10b.4 tredje stycket b ska verifieras med avseende på perioden till och med den 31 december 2025 och därefter vart femte år med avseende på varje period som löper till den 31 december, i enlighet med de verifierings- och ackrediteringsförfaranden som föreskrivs i artikel 15. Inga gratis utsläppsrätter på mer än 80 % får tilldelas om uppnåendet av de mellanliggande målen och delmålen inte har verifierats för perioden fram till slutet av 2025 eller för perioden 2026–2030.

Utsläppsrätter som inte tilldelas på grund av en minskning av gratis tilldelning i enlighet med tredje och femte styckena i denna punkt ska användas för att undanta anläggningar från justeringen i enlighet med punkt 5 i denna artikel. Om sådana utsläppsrätter kvarstår ska 50 % av dessa utsläppsrätter göras tillgängliga för att stödja innovation i enlighet med punkt 8 i denna artikel. Återstående 50 % av dessa utsläppsrätter ska auktioneras ut i enlighet med artikel 10.1 i detta direktiv och medlemsstaterna ska använda respektive intäkter till att hantera eventuella kvarstående risker för koldioxidläckage i de sektorer som omfattas av bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956, genom att stödja omställningen och främja utfasningen av fossila bränslen i dessa sektorer i enlighet med reglerna för statligt stöd.

Ingen gratis tilldelning ska ges till anläggningar i sektorer eller delsektorer i den mån dessa omfattas av andra åtgärder för att hantera risken för koldioxidläckage i enlighet med förordning (EU) 2023/956. De åtgärder som avses i första stycket i denna punkt ska anpassas i enlighet med detta.

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

ii) Tredje stycket ska ersättas med följande:

”För varje sektor och delsektor ska riktmärket i princip beräknas för produkter snarare än för insatsvaror för att maximera minskningarna av växthusgasutsläppen och energieffektiviseringarna i varje produktionsprocess i den berörda sektorn eller delsektorn. För att ge ytterligare incitament för att minska utsläppen av växthusgaser och förbättra energieffektiviteten och för att säkerställa lika villkor för anläggningar som använder ny teknik som delvis minskar eller helt eliminerar utsläppen av växthusgaser samt anläggningar som använder befintlig teknik, ska de fastställda unionstäckande förhandsriktmärkena ses över i förhållande till deras tillämpning under perioden 2026–2030, i syfte att eventuellt ändra definitioner och systemgränser för befintliga produktriktmärken, varvid den cirkulära användningspotentialen hos material och principen att riktmärkena bör vara oberoende av råvaran och typen av produktionsprocess när produktionsprocesserna har samma syfte bör betraktas som vägledande principer. Kommissionen ska sträva efter att anta genomförandeakter i syfte att fastställa de reviderade riktmarkesvärdena för gratis tilldelning i enlighet med punkt 2 tredje stycket, så snart som möjligt och före inledandet av perioden 2026–2030.”

b) Följande punkt ska införas:

”1a. Med förbehåll för tillämpningen av förordning (EU) 2023/956 ska ingen gratis tilldelning ges till produktion av de varor som förtecknas i bilaga I till den förordningen.

Genom undantag från första stycket i denna punkt ska under de första årens tillämpning av förordning (EU) 2023/956 produktionen av de varor som förtecknas i bilaga I till den förordningen omfattas av minskade mängder gratis tilldelning. En faktor som minskar gratis tilldelning för produktionen av dessa varor ska tillämpas (CBAM-faktor). CBAM-faktorn ska vara lika med 100 % under perioden mellan ikraftträdandet av den förordningen och slutet av 2025, och förutsatt att de bestämmelser som avses i artikel 36.2 b i den förordningen tillämpas, 97,5 % 2026, 95 % 2027, 90 % 2028, 77,5 % 2029, 51,5 % 2030, 39 % 2031, 26,5 % 2032 och 14 % 2033. Från och med 2034 ska ingen CBAM-faktor tillämpas.

Minskningen av gratis tilldelning ska beräknas varje år som den genomsnittliga andelen av efterfrågan på gratis tilldelning för produktionen av de varor som förtecknas i bilaga I till förordning (EU) 2023/956 jämfört med den beräknade sammanlagda efterfrågan på gratis tilldelning för alla anläggningar under den relevanta perioden enligt artikel 11.1 i detta direktiv. CBAM-faktorn ska tillämpas i denna beräkning.

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

Senast den 31 december 2024 ska kommissionen, som en del av sin årliga rapport till Europaparlamentet och rådet enligt artikel 10.5 i detta direktiv, bedöma risken för koldioxidläckage för varor som omfattas av CBAM och produceras i unionen för export till tredjeländer som inte tillämpar EU:s utsläppshandelsystem eller någon liknande prissättningsmekanism för koldioxid. Rapporten ska särskilt bedöma risken för koldioxidläckage i de sektorer som omfattas av CBAM, i synnerhet vätgasens roll och ökade användning och utvecklingen avseende handelsflöden och inbäddade utsläpp för varor som produceras av dessa sektorer på den globala marknaden. Om det i rapporten konstateras att det finns en risk för koldioxidläckage för varor som tillverkas i unionen för export till tredjeländer som inte tillämpar EU:s utsläppshandelsystem eller en motsvarande prissättningsmekanism för koldioxid ska kommissionen, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för att hantera den risken för koldioxidläckage på ett sätt som är förenligt med Världshandelsorganisationens regler, inbegripet artikel XX i allmänna tull- och handelsavtalet 1994, och som tar hänsyn till utfasningen av fossila bränslen i anläggningar i unionen.”

c) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

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

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

ii) I tredje stycket ska följande led läggas till:

”d) Om den årliga minskningstakten överstiger 2,5 % eller understiger 0,3 %, ska riktmärkesvärdena för perioden 2026–2030 vara lika med de riktmärkesvärden som tillämpas under perioden 2013–2020 minus den av dessa två procentsatser som är relevant med avseende på varje år mellan 2008 och 2028.

e) För perioden 2026–2030 ska den årliga minskningstakten för produktriktmärket för råjärn inte påverkas av de ändringar av riktmärkesdefinitioner och systemgränser som är tillämpliga enligt punkt 1 åttonde stycket.”

iii) Fjärde stycket ska ersättas med följande:

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

d) Punkterna 3 och 4 ska utgå.

e) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. I syfte att respektera den auktioneringsandel som anges i artikel 10 ska, för varje år då summan av gratis tilldelning inte når upp till det maximala antalet med beaktande av auktioneringsandelen, de utsläppsrätter som återstår för att nå upp till denna mängd användas för att förhindra eller begränsa minskning av gratis tilldelning för att upprätthålla auktioneringsandelen under senare år. Om emellertid den högsta nivån nås, ska gratis tilldelningen justeras i enlighet med detta. Sådana justeringar ska göras på ett enhetligt sätt. Anläggningar vars nivåer av växthusgasutsläpp, utgående från de relevanta riktmärkena för något år under vilket justeringen tillämpas, är lägre än genomsnittet för den 10 % av anläggningarna som är mest effektiva inom en sektor eller delsektor i unionen ska emellertid undantas från den justeringen.”

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

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

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

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

h) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. 345 miljoner av det antal utsläppsrätter som annars skulle kunna tilldelas gratis i enlighet med denna artikel, och 80 miljoner av det antal utsläppsrätter som annars skulle kunna auktioneras ut enligt artikel 10, samt de utsläppsrätter som härrör från den minskning av gratis tilldelning som avses i punkt 1a i den här artikeln, ska göras tillgängliga för en fond (*innovationsfonden*) i syfte att stödja innovation i koldioxidsnåla och koldioxidfria tekniker och processer som på ett betydande sätt bidrar till utfasningen av fossila bränslen i de sektorer som omfattas av detta direktiv och bidrar till målen om nollförening och cirkularitet, inbegripet projekt som syftar till kvalitetshöjning av sådana tekniker och processer så att en omfattande användning i hela unionen främjas. Sådana projekt ska ha betydande potential att minska växthusgasutsläppen och bidra till energi- och resursbesparingar i linje med unionens klimat- och energimål för 2030.

Kommissionen ska tidigarelägga tillgången till utsläppsrätter från innovationsfonden för att säkerställa att tillräckliga resurser finns tillgängliga för att främja innovation, inbegripet kvalitetshöjning.

Utsläppsrätter som inte utfärdas till luftfartygsoperatörer på grund av att verksamheten upphört och som inte är nödvändiga för att täcka eventuella underskott i dessa operatörers överlämnanden ska också användas för det stöd till innovation som avses i första stycket.

Dessutom ska 5 miljoner utsläppsrätter av det antal som avses i artikel 3c.5 och 3c.7 avseende tilldelning av utsläppsrätter i luftfartssektorn för 2026 göras tillgängliga för stöd till innovation som avses i första stycket i denna punkt.

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

Innovationsfonden ska omfatta de sektorer som förtecknas i bilagorna I och III, och produkter och processer som är alternativ till koldioxidintensiva produkter som produceras eller används i de sektorer som förtecknas i bilaga I, inbegripet teknik för innovativ förnybar energi och energilagringsteknik och miljösäker avskiljning och användning av koldioxid (CCU) som bidrar avsevärt till att begränsa klimatförändringarna, särskilt för oundvikliga processutsläpp, och ska stimulera uppförandet och driften av projekt som syftar till miljösäker avskiljning, transport och användning av koldioxid (CCU), särskilt för oundvikliga industriprocessutsläpp, samt direkt

avskiljning av koldioxid från atmosfären med säker, hållbar och permanent lagring (DAC) på geografiskt spridda platser. Innovationsfonden får också stödja banbrytande innovativa tekniker och infrastruktur, inbegripet produktion av bränslen med låga eller inga koldioxidutsläpp, för att minska koldioxidutsläppen inom sjöfarts-, luftfarts-, järnvägs- och vägtransportsektorerna, inbegripet kollektiva transportsätt såsom kollektivtrafik och busstjänster.

För luftfart bör den även stödja elektrifiering och åtgärder för att minska luftfartens totala påverkan.

Kommissionen ska ägna särskild uppmärksamhet åt projekt inom sektorer som omfattas av förordning (EU) 2023/956 för att stödja innovation i koldioxidsnål teknik, CCU, CCS, förnybar energi och energilagring, på ett sätt som bidrar till att begränsa klimatförändringarna, med målet att tilldela projekt inom dessa sektorer, under perioden 2021–2030, en betydande andel av motsvarigheten i ekonomiskt värde av de utsläppsrätter som avses i punkt 1a fjärde stycket i denna artikel. Dessutom får kommissionen före 2027 utlysa särskilda ansökningsomgångar för de sektorer som omfattas av den förordningen.

Kommissionen ska också ägna särskild uppmärksamhet åt projekt som bidrar till utfasningen av fossila bränslen i sjöfartssektorn och ska om så är lämpligt i ansökningsomgångarna för innovationsfonden inkludera områden som ägnas åt det syftet, inbegripet för att elektrifiera sjöfarten och hantera dess fulla klimatpåverkan, inbegripet sotutsläpp. Sådana ansökningsomgångar ska i de kriterier som används för att välja ut projekt också ta särskild hänsyn till möjligheterna att öka skyddet av den biologiska mångfalden och minska buller och vattenföroreningar från projekt och investeringar.

Innovationsfonden får i enlighet med punkt 8a stödja projekt genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden, såsom CD-kontrakt, CCD-kontrakt eller kontrakt med fasta premier, för att stödja teknik för utfasning av fossila bränslen för vilken koldioxidpriset kanske inte är ett tillräckligt incitament.

Kommissionen ska eftersträva synergier mellan innovationsfonden och Horisont Europa, särskilt när det gäller europeiska partnerskap, och ska i förekommande fall eftersträva synergier mellan innovationsfonden och andra unionsprogram.

Projekt på alla medlemsstaters territorium, inbegripet småskaliga och medelstora projekt, ska vara stödberättigande, och när det gäller sjöfartsverksamhet ska projekt med ett tydligt mervärde för unionen vara stödberättigande. Tekniker som erhåller stöd ska vara innovativa och ännu inte kommersiellt bärkraftiga i liknande skala utan stöd, men de ska utgöra banbrytande lösningar eller vara tillräckligt mogna för att kunna tillämpas i förkommersiell skala.

Kommissionen ska säkerställa att de utsläppsrätter som är avsedda för innovationsfonden auktioneras ut i enlighet med de principer och metoder som avses i artikel 10.4 i detta direktiv. Intäkter från auktionering ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 (\*\*). Budgetåtaganden för åtgärder som sträcker sig över mer än ett budgetår får delas upp i årliga delbetalningar över flera år.

Kommissionen ska på begäran tillhandahålla tekniskt bistånd till medlemsstater med lågt faktiskt deltagande i projekt inom ramen för innovationsfonden för att öka den begärande medlemsstatens kapacitet att stödja den som lämnar in ett projektförslag i vederbörandes ansträngningar på respektive territorium för att ansöka om finansiering från innovationsfonden, i syfte att förbättra ett faktiskt geografiskt deltagande i innovationsfonden och öka de inlämnade förslagens övergripande kvalitet. Kommissionen ska eftersträva en verklig, kvalitetsbaserad geografisk täckning i förhållande till finansiering från innovationsfonden i hela unionen och säkerställa en omfattande övervakning av framstegen och lämplig uppföljning i det avseendet.

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

Projekten ska väljas ut genom ett transparent urvalsförfarande, på ett teknikneutralt sätt i enlighet med innovationsfondens mål enligt vad som anges i första stycket i denna punkt och på grundval av objektiva och transparenta kriterier, med beaktande av i vilken utsträckning projekten bidrar väsentligt till unionens klimat- och

energimål samtidigt som de bidrar till målen om nollförening och cirkularitet i enlighet med första stycket i denna punkt och, i förekommande fall, i vilken utsträckning projekten bidrar till att åstadkomma utsläppsminskningar som är betydligt mer långtgående än de riktmärken som avses i punkt 2. Projekten ska ha potential för utbredd tillämpning eller för avsevärt lägre kostnader för en omställning till en klimatneutral ekonomi inom de berörda sektorerna. Innovativa tekniker och processer som hanterar flera miljöeffekter ska prioriteras. Projekt som inbegriper CCU ska leda till nettominskningar av utsläpp och säkerställa ett undvikande eller en slutlagring av koldioxid. Om bidrag har beviljats genom ansökningsomgångar får stöd ges med upp till 60 % av de relevanta projektkostnaderna, varav upp till 40 % inte behöver vara beroende av den verifierade mängd växthusgasutsläpp som kan undvikas, förutsatt att förutbestämda delmål uppnås, vilka tar hänsyn till den teknik som används. Om stöd har erhållits genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden och när det gäller tekniskt bistånd, får stöd ges med upp till 100 % av de relevanta projektkostnaderna. Den potential för utsläppsminskningar i flera sektorer som erbjuds genom kombinerade projekt, även i närliggande områden, ska beaktas i de kriterier som används för att välja ut projekt.

Projekt som finansieras genom innovationsfonden ska vara skyldiga att dela med sig av sin kunskap till andra relevanta projekt samt till unionsbaserade forskare som har ett legitimt intresse. Villkoren för kunskapsdelningen ska fastställas av kommissionen i meddelandena om ansökningsomgångar.

Meddelandena om ansökningsomgångar ska vara öppna och transparenta. Vid utarbetandet av meddelandena om ansökningsomgångar ska kommissionen sträva efter att säkerställa att alla sektorer är vederbörligen inkluderade. Kommissionen ska vidta åtgärder för att säkerställa att meddelandena får en så bred spridning som möjligt, särskilt bland små och medelstora företag.

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

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

Senast den 31 december 2023 och varje år därefter ska kommissionen rapportera till den kommitté för klimatförändringar som avses i artikel 22a.1 i detta direktiv om genomförandet av innovationsfonden, med en analys av projekt som beviljats finansiering per sektor och per medlemsstat, och det förväntade bidraget från dessa projekt till målet om klimatneutralitet i unionen i enlighet med förordning (EU) 2021/1119. Kommissionen ska överlämna rapporten till Europaparlamentet och rådet och ska offentliggöra den rapporten.

(\*) Kommissionens beslut 2010/670/EU av den 3 november 2010 om kriterier och åtgärder för finansiering av kommersiella demonstrationsprojekt som syftar till miljösäker avskiljning och geologisk lagring av CO<sub>2</sub> samt demonstrationsprojekt för innovativa tekniker för förnybar energi inom ramen för det system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 290, 6.11.2010, s. 39).

(\*\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 av den 18 juli 2018 om finansiella regler för unionens allmänna budget, om ändring av förordningarna (EU) nr 1296/2013, (EU) nr 1301/2013, (EU) nr 1303/2013, (EU) nr 1304/2013, (EU) nr 1309/2013, (EU) nr 1316/2013, (EU) nr 223/2014, (EU) nr 283/2014 och beslut nr 541/2014/EU samt om upphävande av förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 193, 30.7.2018, s. 1)."

i) Följande punkter ska införas:

"8a. För CD-kontrakt och CCD-kontrakt som tilldelas efter det att en konkurrensutsatt anbudsmechanism avslutats ska budgetåtaganden som härrör från intäkter från auktionering av utsläppsrätter som finns tillgängliga i innovationsfonden och som säkrar tillräcklig täckning tillhandahållas, och dessa budgetåtaganden får delas upp i årliga delbetalningar över flera år. För de två första omgångarna av den konkurrensutsatta anbudsmechanismen ska täckningen av det ekonomiska ansvaret för CD-kontrakt och CCD-kontrakt säkerställas fullt ut med anslog som härrör från intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter som tilldelats innovationsfonden enligt punkt 8.



På grundval av en kvalitativ och kvantitativ bedömning från kommissionens sida av de finansiella risker som uppstår i samband med genomförandet av CD-kontrakt och CCD-kontrakt, vilken ska göras efter det att de två första omgångarna av den konkurrensutsatta anbudsmechanismen avslutats och varje gång det är nödvändigt därefter i enlighet med försiktighetsprincipen, enligt vilken tillgångar och vinster inte får överskattas och skulder och förluster inte underskattas, får kommissionen, i enlighet med befogenheten i åttonde stycket, besluta att endast täcka en del av det ekonomiska ansvaret för CD-kontrakt och CCD-kontrakt med medel som avses i första stycket och den återstående delen med andra medel. Kommissionen ska sträva efter att begränsa användningen av andra medel för täckning.

Om bedömningen leder till slutsatsen att andra medel för täckning är nödvändiga för att förverkliga CD-kontraktens och CCD-kontraktens fulla potential, ska kommissionen sträva efter en balanserad mix av andra medel för täckning. Genom undantag från artikel 210.1 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 ska kommissionen fastställa omfattningen av användningen av andra medel för täckning enligt den delegerade akt som föreskrivs i åttonde stycket i denna punkt.

Det återstående ekonomiska ansvaret ska täckas i tillräcklig utsträckning, med beaktande av principerna i avdelning X i förordning (EU, Euratom) 2018/1046, vid behov anpassade till särdragen hos CD-kontrakt och CCD-kontrakt, och genom undantag från artikel 209.2 d och h och artiklarna 210.1, 211.1, 211.2, 211.4, 211.6, 212, 213, 214, 218.1, 219.3 och 219.6 i den förordningen. I tillämpliga fall ska andra medel för täckning, avsättningsnivån och nödvändiga undantag fastställas i en delegerad akt enligt åttonde stycket i denna punkt.

Kommissionen får inte använda mer än 30 % av intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter som tilldelats innovationsfonden enligt punkt 8 för avsättningar för CD-kontrakt och CCD-kontrakt.

Avsättningsnivån ska vara minst 50 % av det totala ekonomiska ansvar som belastar unionens budget för CD-kontrakt och CCD-kontrakt. När avsättningsnivån fastställs ska kommissionen beakta faktorer som kan minska de finansiella riskerna för unionens budget, utöver de anslag som finns tillgängliga i innovationsfonden, såsom en eventuell delning av ansvaret med medlemsstaterna på frivillig basis eller en eventuell återförsäkringsmekanism från den privata sektorn. Kommissionen ska se över avsättningsnivån minst vart tredje år från och med tillämpningsdagen för den delegerade akt där den fastställs för första gången.

För att undvika spekulativa ansökningar får det för tillträdet till konkurrensutsatta anbudsförfaranden ställas som villkor att de sökande betalar en säkerhet som ska förverkas om kontraktet inte fullgörs. Sådana förverkade säkerheter ska användas för innovationsfonden som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046. Alla bidrag som en stödmottagare betalar till den beviljande myndigheten i enlighet med villkoren i CD-kontraktet eller CCD-kontraktet ska, om referenspriset är högre än lösenpriset (*återflöden*), användas för innovationsfonden som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i den förordningen.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 i detta direktiv för att komplettera detta direktiv i syfte att föreskriva och specificera andra eventuella medel för täckning och, i tillämpliga fall, avsättningsnivån och de ytterligare nödvändiga undantagen från avdelning X i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 i enlighet med fjärde stycket i denna punkt, och dessutom reglerna om tillämpningen av konkurrensutsatta anbudsmechanismer, särskilt när det gäller säkerheter och återflöden.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra femte stycket i denna punkt genom att höja den gräns på 30 % som avses i det stycket med högst 20 procentenheter om det är nödvändigt för att tillgodose en efterfrågan på CD-kontrakt och CCD-kontrakt, med beaktande av erfarenheterna från de första omgångarna av den konkurrensutsatta anbudsmechanismen och med beaktande av behovet av att hitta en lämplig balans i stödet från innovationsfonden mellan bidrag och sådana kontrakt.

Det ekonomiska stödet från innovationsfonden ska stå i proportion till de politiska mål som fastställs i denna artikel och får inte leda till otillbörliga snedvridningar av den inre marknaden. Därför ska stöd endast beviljas för att täcka extrakostnader eller investeringsrisker som investerare inte kan bära under normala marknadsförhållanden.

8b. 40 miljoner utsläppsrätter från det antal som annars hade kunnat tilldelas gratis enligt denna artikel och 10 miljoner utsläppsrätter från det antal som annars skulle kunna auktioneras ut enligt artikel 10 i detta direktiv ska hållas tillgängliga för den sociala klimatfond som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 (\*). Kommissionen ska säkerställa att de utsläppsrätter som är avsedda för den sociala klimatfonden auktioneras ut 2025 i enlighet med de principer och villkor som avses i artikel 10.4 i detta direktiv och den delegerade akt som antagits i enlighet med den artikeln. Intäkterna från denna auktionering ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 och ska användas i enlighet med de regler som gäller för den sociala klimatfonden.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130, 16.5.2023, s. 1)."

j) Punkt 19 ska ersättas med följande:

"19. Ingen gratis tilldelning ska ges till en anläggning som har upphört med sin verksamhet. Anläggningar vars tillstånd för växthusgasutsläpp har löpt ut eller upphävts och anläggningar för vilka det är tekniskt omöjligt att bedriva eller återuppta verksamhet ska anses ha upphört med verksamheten."

k) Följande punkt ska läggas till:

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

14. I artikel 10b.4 ska följande stycken läggas till:

"I en medlemsstat där dess andel genomsnittliga utsläpp från fjärrvärme under åren 2014–2018 av unionens totala utsläpp från fjärrvärme dividerat med den medlemsstatens andel av unionens totala BNP är större än fem, ska ytterligare gratis tilldelning på 30 % av den mängd som fastställts enligt artikel 10a ges till fjärrvärme för perioden 2026–2030, förutsatt att en investeringsvolym som motsvarar värdet av denna ytterligare gratis tilldelning investeras för att avsevärt minska utsläppen före 2030 i linje med de klimatneutralitetsplaner som avses i tredje stycket i denna punkt och att uppnåendet av de mål och delmål som avses i led b i det stycket bekräftas genom den verifiering som utförs i enlighet med fjärde stycket i denna punkt.

Senast den 1 maj 2024 ska fjärrvärmeoperatörer upprätta en plan för klimatneutralitet för de anläggningar för vilka de ansöker om ytterligare gratis tilldelning i enlighet med andra stycket i denna punkt. Denna plan ska vara förenlig med det mål om klimatneutralitet som anges i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119 och ange följande:

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

Uppnåendet av de mål och delmål som avses i tredje stycket b i denna punkt ska verifieras med avseende på perioden fram till den 31 december 2025 och därefter vart femte år med avseende på varje period som löper till den 31 december, i enlighet med de verifierings- och ackrediteringsförfaranden som föreskrivs i artikel 15. Inga gratis utsläppsrätter utöver den mängd som anges i första stycket i denna punkt får tilldelas om de mellanliggande målen och delmålen inte har verifierats för perioden fram till slutet av 2025 eller för perioden 2026–2030.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att specificera minimiinhållet i den information som avses i tredje stycket a, b och c i denna punkt och formatet för de klimatneutralitetsplaner som avses i det stycket och i artikel 10a.1 femte stycket. Kommissionen ska eftersträva synergier med liknande planer i enlighet med unionsrätten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

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

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

16. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10ca

#### **Tidigare tidsfrist för gratis tilldelning under en övergångsperiod för modernisering av energisektorn**

Genom undantag från artikel 10c får de berörda medlemsstaterna endast under en övergångsperiod bevilja anläggningar gratis tilldelning i enlighet med den artikeln för investeringar som görs fram till den 31 december 2024. Alla utsläppsrätter som är tillgängliga för de berörda medlemsstaterna i enlighet med artikel 10c för perioden 2021–2030 och som inte används för sådana investeringar ska, till den andel som respektive medlemsstat fastställer

- a) läggas till det totala antal utsläppsrätter som den berörda medlemsstaten får från auktionering enligt artikel 10.2, eller
- b) användas för att stödja investeringar inom ramen för den moderniseringsfond som avses i artikel 10d, i enlighet med de regler som är tillämpliga på intäkterna från de utsläppsrätter som avses i artikel 10d.4.

Senast den 15 maj 2024 ska den berörda medlemsstaten till kommissionen anmäla de respektive mängder utsläppsrätter som ska användas enligt artikel 10.2 första stycket a och, genom undantag från artikel 10d.4 andra meningen, enligt artikel 10d.”

17. Artikel 10d ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

De investeringar som får stöd ska vara förenliga med målen i detta direktiv, med målen i kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given och förordning (EU) 2021/1119 samt de långsiktiga mål som anges i Parisavtalet. De stödmottagande medlemsstaterna får när så är lämpligt använda medel från moderniseringsfonden för att finansiera investeringar som involverar angränsande unionsgränsregioner. Inget stöd från moderniseringsfonden ska utgå till energiproduktionsanläggningar som använder fossila bränslen. Intäkter från utsläppsrätter som omfattas av en anmälan enligt punkt 4 i denna artikel får emellertid användas för investeringar som omfattar gasformiga fossila bränslen.

Dessutom får intäkter från de utsläppsätter som avses i artikel 10.1 tredje stycket i detta direktiv, om verksamheten kvalificerar som miljömässigt hållbar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 (\*) och är vederbörligen motiverad för att säkerställa energitrygghet, användas för investeringar som omfattar gasformiga fossila bränslen, förutsatt att utsläppsätterna för energiproduktion auktioneras ut före den 31 december 2027 och, för investeringar som omfattar användning av gas i senare led, auktioneras ut före den 31 december 2028.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198, 22.6.2020, s. 13).”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Minst 80 % av intäkterna från de utsläppsätter som avses i artikel 10.1 tredje stycket och från utsläppsätter som omfattas av en anmälan enligt punkt 4 i den här artikeln, och minst 90 % av intäkterna från de utsläppsätter som avses i artikel 10.1 fjärde stycket, ska användas för stöd till investeringar i

- a) produktion och användning av elektricitet från förnybara energikällor, inbegripet förnybar vätgas,
- b) förnybara energikällor för uppvärmning och nedkylning,
- c) minskning av den totala energiförbrukningen genom energieffektivitet, bland annat inom industrin, transporter, byggnader, jordbruk och avfall,
- d) energilagring och modernisering av energinät, inbegripet styrning på efterfrågesidan, fjärrvärmeledningar, nät för elöverföring, utbyggnad av förbindelser för sammankoppling av medlemsstaterna och infrastruktur för utsläppsfri mobilitet,
- e) stöd till låginkomsthushåll, inbegripet på landsbygden och i avlägsna områden, för att ta itu med energifattigdom och modernisera deras värmesystem, och
- f) en rättvis omställning i kolberoende regioner i de stödmottagande medlemsstaterna, i syfte att stödja omplacering, omskolning och kompetensutveckling av arbetstagare, utbildning, initiativ för arbetssökande och nyetablerade företag, i dialog med företrädare för det civila samhället och arbetsmarknadens parter, på ett sätt som är i överensstämmelse med och som bidrar till relevanta åtgärder i medlemsstaternas territoriella planer för en rättvis omställning i enlighet med artikel 8.2 första stycket k i förordning (EU) 2021/1056.”

c) Punkt 11 ska ersättas med följande:

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

Investeringskommittén ska se till att den årliga rapporten offentliggörs. Kommissionen ska tillhandahålla Europaparlamentet och rådet denna årliga rapport.”

18. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10f

#### **Principen om att inte orsaka betydande skada**

Från och med den 1 januari 2025 ska de stödmottagande medlemsstaterna och kommissionen använda intäkterna från auktionering av utsläppsätter avsedda för innovationsfonden enligt artikel 10a.8 i detta direktiv och från de utsläppsätter som avses i artikel 10.1 tredje och fjärde styckena i detta direktiv, i enlighet med de kriterier om att inte orsaka betydande skada som anges i artikel 17 i förordning (EU) 2020/852, om sådana intäkter används för en ekonomisk verksamhet för vilken tekniska granskningskriterier för att avgöra om en ekonomisk verksamhet orsakar betydande skada för ett eller flera av de relevanta miljömålen har fastställts enligt artikel 10.3 b i den förordningen.”

19. I artikel 11.2 ska datumet "28 februari" ersättas med "30 juni".

20. Rubriken till kapitel IV ska ersättas med följande:

"Bestämmelser för luftfart, sjötransporter och stationära anläggningar".

21. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 2a ska utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

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

d) Följande punkter ska införas efter punkt 3:

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

När färre utsläppsrätter överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen ska, så snart skillnaden mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter har fastställts för varje år, en mängd utsläppsrätter som motsvarar den skillnaden annulleras i stället för att auktioneras ut enligt artikel 10.

3-d. Genom undantag från punkt 3 första stycket c i denna artikel och artikel 16 ska kommissionen, på begäran av en medlemsstat, genom en genomförandeakt föreskriva att medlemsstaterna ska betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och att de inte ska vidta några åtgärder mot rederier med avseende på utsläpp som äger rum till och med den 31 december 2030 till följd av resor som utförs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg och av ro-ro-passagerarfartyg mellan en hamn på en ö utan väg- eller järnvägsförbindelser med fastlandet som omfattas av denna begärande medlemsstats jurisdiktion och med en befolkning på färre än 200 000 varaktigt bosatta enligt de senaste bästa tillgängliga uppgifterna för 2022 och en hamn under samma medlemsstats jurisdiktion och till följd av verksamhet inom en hamn från sådana fartyg i samband med sådana resor.

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

3-c. Genom undantag från punkt 3 första stycket c i denna artikel och artikel 16 ska kommissionen, på gemensam begäran av två medlemsstater varav den ena inte har någon landgräns mot en annan medlemsstat och den andra medlemsstaten ska vara den medlemsstat som geografiskt ligger närmast medlemsstaten utan en sådan landgräns, genom en genomförandeakt föreskriva att medlemsstaterna ska betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och att de inte ska vidta några åtgärder mot rederier med avseende på utsläpp som äger rum till och med den 31 december 2030 till följd av resor som utförs med passagerarfartyg eller ro-ro-

passagerarfartyg inom ramen för ett gränsöverskridande avtal om allmän trafik eller en gränsöverskridande allmän trafikplikt som anges i den gemensamma begäran, vilka förbinder de två medlemsstaterna, och till följd av verksamhet inom en hamn från sådana fartyg i samband med sådana resor.

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

e) Punkt 3-a ska ersättas med följande:

”3-a. Vid behov och så länge som det är nödvändigt för att skydda miljöintegriteten i EU:s utsläppshandelssystem ska det vara förbjudet för verksamhetsutövare, luftfartygsoperatörer och rederier inom EU:s utsläppshandelssystem att använda utsläppsrätter som utfärdats av en medlemsstat som har förfallna skyldigheter för verksamhetsutövare, luftfartygsoperatörer och rederier. De delegerade akter som avses i artikel 19.3 ska inkludera de åtgärder som krävs i de fall som avses i denna punkt.”

f) Följande punkt ska införas:

”3b. Skyldighet att överlämna utsläppsrätter får inte föreligga för utsläpp av växthusgaser som anses ha avskiljts och använts på ett sådant sätt att de är permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning, inbegripet vid normal verksamhet efter att produkten är uttjänt.

Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv avseende kraven för att växthusgaser ska anses ha blivit permanent kemiskt bundna enligt vad som avses i första stycket i denna punkt.”

g) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att se till att utsläppsrätter annulleras när som helst på innehavarens begäran. Om elproduktionskapacitet på en medlemsstats territorium stängs på grund av ytterligare nationella åtgärder får medlemsstaterna annullera utsläppsrätter – och uppmuntras starkt att göra detta – som hör till det totala antal utsläppsrätter som de enligt artikel 10.2 ska auktionera ut, upp till en mängd som motsvarar den berörda anläggningens genomsnittliga verifierade utsläpp under en period på fem år som föregår stängningen. Den berörda medlemsstaten ska informera kommissionen om sådana planerade annulleringar, eller om skälen till icke-annullering, i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4.”

22. I artikel 14.1 ska första stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för övervakning och rapportering av utsläpp och, i förekommande fall, verksamhetsutgifter, från verksamheter som förtecknas i bilaga I till detta direktiv, och icke-koldioxid effekter från luftfarten på rutter för vilka utsläpp rapporteras enligt detta direktiv, som ska bygga på principerna om övervakning och rapportering i bilaga IV till detta direktiv och de krav som anges i punkterna 2 och 5 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska också specificera potentialen för global uppvärmning hos varje växthusgas och ta hänsyn till aktuella vetenskapliga rön om effekterna av icke-koldioxidutsläpp från luftfarten i kraven för övervakning och rapportering av utsläpp och deras effekter, inbegripet icke-koldioxid effekter från luftfarten. Dessa genomförandeakter ska föreskriva tillämpning av de hållbarhetskriterier och de kriterier för minskade växthusgasutsläpp vid användning av biomassa som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuella nödvändiga justeringar för tillämpning enligt det här direktivet, för att sådan biomassa ska bedömas vara utsläppsfri. De ska ange hur lagring av utsläpp från en blandning av utsläppsfria källor och källor som inte är utsläppsfria ska redovisas. De ska också ange hur utsläpp från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen ska redovisas på ett sätt som säkerställer att sådana utsläpp redovisas och att dubbelräkning undviks.”

23. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) I punkt 3 ska datumet "30 april" ersättas med "30 september".

c) Följande punkt ska införas:

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

d) Följande punkt ska införas:

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

När ett fartyg tillhörande ett rederi som avses i första stycket befinner sig i en hamn i den medlemsstat vars flagg det för, får den berörda medlemsstaten, efter att ha gett det berörda rederiet tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett flaggstatsbeslut om kvarhållande till dess att rederiet uppfyller sina överlämningskyldigheter. Den ska underrätta kommissionen, Emsa och övriga medlemsstater om detta. Som följd av ett sådant flaggstatsbeslut om kvarhållande ska varje medlemsstat vidta samma åtgärder som de som måste vidtas till följd av utfärdandet av ett avvisningsbeslut enligt första stycket andra meningen.

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

24. Artikel 18b ska ersättas med följande:

"Artikel 18b

#### **Stöd från kommissionen, Emsa och andra relevanta organisationer**

1. I syfte att fullgöra sina skyldigheter enligt artiklarna 3c.4, 3g, 3gd, 3ge, 3gf, 3gg och 18a får kommissionen, den administrerande medlemsstaten och administrerande myndigheter för ett rederi begära bistånd från Emsa eller annan relevant organisation och får i detta syfte ingå lämpliga avtal med dessa organisationer.

2. Kommissionen ska, med bistånd av Emsa, sträva efter att utveckla lämpliga verktyg och vägledning för att underlätta och samordna verifierings- och verkställighetsåtgärder i samband med tillämpningen av detta direktiv på sjötransporter. Sådan vägledning och sådana verktyg ska i möjligaste mån göras tillgängliga för medlemsstaterna och kontrollörerna i informationsutbytesyfte och för att bättre säkerställa en gedigen tillämpning av de nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv."

25. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3c.6, 3d.3, 10.4, 10a.1, 10a.8, 10a.8a, 10b.5, 12.3b, 19.3, 22, 24.3, 24a.1, 25a.1, 28c och 30j.1 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 8 april 2018.

3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 3c.6, 3d.3, 10.4, 10a.1, 10a.8, 10a.8a, 10b.5, 12.3b, 19.3, 22, 24.3, 24a.1, 25a.1, 28c och 30j.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.”

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. En delegerad akt som antas enligt artikel 3c.6, 3d.3, 10.4, 10a.1, 10a.8 eller 10a.8a, 10b.5, 12.3b, 19.3, 22, 24.3, 24a.1, 25a.1, 28c eller 30j.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”

26. Artikel 29 ska ersättas med följande:

”Artikel 29

### **Rapport för att förbättra koldioxidmarknadens funktion**

Om det i de regelbundna rapporter om koldioxidmarknaden som avses i artikel 10.5 och 10.6 finns belegg för att koldioxidmarknaden inte fungerar väl ska kommissionen inom en period på tre månader lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. Rapporten får vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag som syftar till att öka koldioxidmarknadens transparens och integritet, inbegripet relaterade derivatmarknader, och som innehåller korrigerande åtgärder för att förbättra dess funktion och förbättra förebyggande och upptäckt av marknadsmissbruk.”

27. Artikel 29a ska ersättas med följande:

”Artikel 29a

### **Åtgärder vid alltför stora prisfluktuationer**

1. Om genomsnittspriset på utsläppsrätter under de sex föregående kalendermånaderna är mer än 2,4 gånger genomsnittspriset på utsläppsrätter för den föregående referensperioden på två år, ska 75 miljoner utsläppsrätter tas ut från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1.7 i beslut (EU) 2015/1814.

Det pris på utsläppsrätter som avses i första stycket i denna punkt ska, för utsläppsrätter som omfattas av kapitlen II och III, vara priset för auktioner som genomförs i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4.

Den föregående referensperiod på två år som avses i första stycket ska vara den tvåårsperiod som löper ut före den första månaden i den period på sex kalendermånader som avses i det stycket.

Om villkoret i första stycket i denna punkt är uppfyllt och punkt 2 inte är tillämplig, ska kommissionen offentliggöra ett meddelande om detta i *Europeiska unionens officiella tidning* med uppgift om det datum då villkoret var uppfyllt.



Kommissionen ska inom de tre första arbetsdagarna i varje månad offentliggöra genomsnittspriset för utsläppsrätter för de föregående sex kalendermånaderna och genomsnittspriset för utsläppsrätter för den föregående referensperioden på två år. Om villkoret i första stycket inte är uppfyllt ska kommissionen också offentliggöra den nivå som genomsnittspriset på utsläppsrätter skulle behöva nå under nästa månad för att uppfylla det villkor som avses i det stycket.

2. När villkoret för uttag av utsläppsrätter från reserven för marknadsstabilitet enligt punkt 1 har uppfyllts, ska det villkor som avses i den punkten inte anses vara uppfyllt igen förrän tidigast tolv månader efter avslutandet av det föregående uttaget.

3. Närmare bestämmelser för tillämpning av de åtgärder som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel ska fastställas i de delegerade akter som avses i artikel 10.4.”

28. Artikel 30 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Detta direktiv ska ses över mot bakgrund av den internationella utvecklingen och de internationella insatser som görs för att uppnå Parisavtalets långsiktiga mål och relevanta åtaganden som följer av partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Även åtgärderna för att stödja vissa energiintensiva industrier som kan vara utsatta för koldioxidläckage enligt artiklarna 10a och 10b i detta direktiv ska ses över mot bakgrund av klimatpolitiska åtgärder i andra stora ekonomier. I detta sammanhang ska kommissionen också överväga huruvida åtgärderna rörande kompensation för indirekta kostnader bör harmoniseras ytterligare. Åtgärder som är tillämpliga på CBAM-sektorer ska ses över mot bakgrund av tillämpningen av förordning (EU) 2023/956. Före den 1 januari 2028 och därefter vartannat år ska kommissionen som en del av sina rapporter till Europaparlamentet och rådet enligt artikel 30.6 i den förordningen bedöma CBAM:s inverkan på risken för koldioxidläckage, även i samband med export.

Rapporten ska innehålla en bedömning av behovet av ytterligare åtgärder, även lagstiftningsåtgärder, för att hantera riskerna för koldioxidläckage. När så är lämpligt ska rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag.”

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ska rapportera till Europaparlamentet och rådet inom ramen för varje global översyn som överenskommit inom ramen för Parisavtalet, särskilt om behovet av ytterligare unionsstrategier och unionsåtgärder för de minskningar av växthusgasutsläppen som unionen och dess medlemsstater måste genomföra, däribland vad gäller den linjära faktor som avses i artikel 9 i detta direktiv. Kommissionen får, när så är lämpligt, lägga fram lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet om att ändra detta direktiv, i synnerhet för att säkerställa överensstämmelse med det klimatneutralitetsmål som fastställs i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119 och unionens klimatmål enligt artikel 4 i den förordningen. Kommissionen ska när den lägger fram sina lagstiftningsförslag i detta syfte bland annat beakta den preliminära vägledande unionsbudget för växthusgaser för perioden 2030–2050 som avses i artikel 4.4 i den förordningen.”

d) Följande punkter ska läggas till:

”5. Senast den 31 juli 2026 ska kommissionen till Europaparlamentet och rådet rapportera följande information, åtföljd om så är lämpligt av ett lagstiftningsförslag och en konsekvensbedömning:

a) Hur negativa utsläpp till följd av växthusgaser som tas upp från atmosfären och lagras på ett säkert och permanent sätt kan redovisas och hur dessa negativa utsläpp kan omfattas av handeln med utsläppsrätter, inbegripet om så är lämpligt ett tydligt tillämpningsområde och strikta kriterier för sådan omfattning och skyddsåtgärder för att säkerställa att sådana upptag inte kompenserar för de utsläppsminskningar som krävs i enlighet med unionens klimatmål som fastställs i förordning (EU) 2021/1119.

b) Möjligheten att sänka tröskelvärdena på 20 MW för sammanlagd tillförd effekt för verksamheterna i bilaga I från och med 2031.

c) Huruvida alla växthusgasutsläpp som omfattas av detta direktiv faktiskt redovisas och huruvida dubbelräkning faktiskt undviks; den ska särskilt bedöma redovisningen av de växthusgasutsläpp som anses ha avskiljts och använts i en produkt på ett annat sätt än det som avses i artikel 12.3b.

6. Vid översynen av detta direktiv i enlighet med punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel ska kommissionen analysera hur kopplingar kan upprättas mellan EU:s utsläppshandelssystem och andra koldioxidmarknader, utan att detta hindrar uppnåendet av klimatneutralitetsmålet och unionens klimatmål enligt förordning (EU) 2021/1119.

7. Senast den 31 juli 2026 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i vilken den ska bedöma möjligheten att inkludera kommunala avfallsförbränningsanläggningar i EU:s utsläppshandelssystem, bland annat i syfte att inkludera dem från och med 2028 och med en bedömning av det potentiella behovet av en möjlighet för en medlemsstat att avstå fram till och med den 31 december 2030. I detta avseende ska kommissionen beakta vikten av att alla sektorer bidrar till utsläppsminskningar samt att bortskaffande av avfall kan omledas till deponering i unionen respektive avfallsexport till tredjeländer. Kommissionen ska dessutom ta hänsyn till relevanta kriterier såsom effekterna på den inre marknaden, potentiella snedvridningar av konkurrensen, miljöintegritet, anpassning till målen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG (\*) samt robusthet och noggrannhet när det gäller övervakning och beräkning av utsläpp. Kommissionen ska, när så är lämpligt och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i det direktivet, låta den rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel på tillstånd för utsläpp av växthusgaser och tilldelning och utfärdande av ytterligare utsläppsrätter för kommunala avfallsförbränningsanläggningar och för att förhindra eventuell omledning av avfall.

I den rapport som avses i första stycket ska kommissionen också bedöma möjligheten att i EU:s utsläppshandelssystem inkludera andra avfallshanteringsprocesser, särskilt deponering som genererar metan- och dikväveoxidutsläpp i unionen. Kommissionen får, när så är lämpligt, även låta rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag för att inkludera sådana andra avfallshanteringsprocesser i EU:s utsläppshandelssystem.

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3)."

29. Följande kapitel ska införas efter artikel 30:

"KAPITEL IVA

SYSTEM FÖR HANDEL MED UTSLÄPPSRÄTTER FÖR BYGGNADS- OCH VÄGTRANSPORTSEKTORERNA SAMT YTTRELLIGARE SEKTORER

Artikel 30a

#### **Tillämpningsområde**

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

Artikel 30b

#### **Tillstånd för växthusgasutsläpp**

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

2. En ansökan till den behöriga myndigheten från den reglerade enheten enligt punkt 1 i denna artikel om ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser enligt detta kapitel ska innehålla åtminstone en beskrivning av

a) den reglerade enheten,

- b) den typ av bränslen som enheten frisläpper för konsumtion och som används för förbränning inom sektorer som avses i bilaga III samt på vilka sätt dessa bränslen frisläpps för konsumtion,
- c) slutanvändning eller slutanvändningar av de bränslen som frisläpps för konsumtion för den verksamhet som avses i bilaga III,
- d) planerade åtgärder för att övervaka och rapportera utsläpp i enlighet med de genomförandeakter som avses i artiklarna 14 och 30f,
- e) en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som avses i leden a–d i denna punkt.

3. Den behöriga myndigheten ska utfärda ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser varigenom godkännande beviljas till den reglerade enhet som avses i punkt 1 i denna artikel för den verksamhet som avses i bilaga III, om myndigheten finner att enheten är i stånd att övervaka och rapportera utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläpps för konsumtion enligt bilaga III.

4. Tillstånd för utsläpp av växthusgaser ska åtminstone innehålla följande:

- a) Den reglerade enhetens namn och adress.
- b) En beskrivning av hur den reglerade enheten frisläpper bränslena för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.
- c) En förteckning över de bränslen som den reglerade enheten frisläpper för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.
- d) En övervakningsplan som uppfyller de krav som fastställs genom de genomförandeakter som avses i artikel 14.
- e) Rapporteringskrav som fastställs genom de genomförandeakter som avses i artikel 14.
- f) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter som utfärdats enligt detta kapitel motsvarande de sammanlagda utsläppen under varje kalenderår, efter verifiering i enlighet med artikel 15, inom den tidsfrist som fastställs i artikel 30e.2.

5. Medlemsstaterna får tillåta att de reglerade enheterna uppdaterar övervakningsplanerna utan att ändra tillståndet. Reglerade enheter ska lämna in alla uppdaterade övervakningsplaner till den behöriga myndigheten för godkännande.

6. Den reglerade enheten ska informera den behöriga myndigheten om alla planerade förändringar av sin verksamhet eller de bränslen enheten frisläpper för konsumtion, vilket kan kräva en uppdatering av tillståndet för utsläpp av växthusgaser. När det är lämpligt ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14. Om en ny verksamhetsutövare tar över driften av en reglerad enhet som omfattas av detta kapitel, ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet och ange den nya verksamhetsutövarens namn och adress.

#### Artikel 30c

#### Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter

1. Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel varje år från och med 2027 ska minska linjärt med början 2024. Värdet för 2024 ska definieras som utsläppsgränserna för 2024, beräknade på grundval av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 (\*) för de sektorer som omfattas av detta kapitel och med tillämpning av en linjär minskningsbana för alla utsläpp inom den förordningens tillämpningsområde. Antalet ska minska varje år efter 2024 med en linjär minskningsfaktor på 5,10 %. Senast den 1 januari 2025 ska kommissionen offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter för år 2027.

2. Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel varje år från och med 2028 ska minska linjärt med början 2025, på grundval av de genomsnittliga utsläpp som rapporterats enligt detta kapitel under åren 2024–2026. Antalet utsläppsrätter ska minska med en linjär minskningsfaktor på 5,38 %, såvida inte villkoren i punkt 1 i bilaga IIIa är tillämpliga i vilket fall antalet ska minska med en linjär minskningsfaktor justerad i enlighet med de regler som fastställs i punkt 2 i bilaga IIIa. Senast den 30 juni 2027 ska kommissionen offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter för 2028 och, vid behov, den justerade linjära minskningsfaktorn.

3. Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel ska justeras för varje år från och med 2028 för att kompensera för det antal utsläppsrätter som överlämnats i de fall där det inte var möjligt att undvika dubbelräkning av utsläpp eller om utsläppsrätter har överlämnats för utsläpp som inte omfattas av detta kapitel enligt artikel 30f.5. Justeringen ska motsvara den totala mängd utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel och som kompenserades för under det relevanta rapporteringsåret enligt de genomförandeakter som avses i artikel 30f.5 andra stycket.

4. En medlemsstat som enligt artikel 30j ensidigt har utvidgat sin verksamhet enligt bilaga III till sektorer som inte förtecknas i den bilagan ska säkerställa att de berörda reglerade enheterna senast den 30 april det aktuella året till den relevanta behöriga myndigheten lämnar in en vederbörligen underbyggd rapport i enlighet med artikel 30f. Om de inlämnade uppgifterna är vederbörligen underbyggda ska den behöriga myndigheten underrätta kommissionen om detta senast den 30 juni det aktuella året. Det antal utsläppsrätter som ska utfärdas enligt punkt 1 i den här artikeln ska justeras med beaktande av de vederbörligen underbyggda rapporter som lämnats in av de reglerade enheterna.

#### Artikel 30d

### Auktionering av utsläppsrätter för verksamhet som avses i bilaga III

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

2. Auktionering av utsläppsrätter enligt detta kapitel ska inledas 2027 med en mängd som motsvarar 130 % av 2027 års auktionsvolym, vilken fastställs på grundval av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter för det året och respektive auktionsandel och auktionsvolym enligt punkterna 3–6 i denna artikel. Ytterligare 30 % som ska auktioneras ut får endast användas för överlämnande av utsläppsrätter enligt artikel 30e.2 och får auktioneras ut till och med den 31 maj 2028. De ytterligare 30 % ska dras av från auktionsvolymerna för perioden 2029–2031. Villkoren för de auktioner som föreskrivs i denna punkt ska fastställas i enlighet med punkt 7 i den här artikeln och artikel 10.4.

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

3. 150 miljoner utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel ska auktioneras ut och alla intäkter från dessa auktioner ska göras tillgängliga för den sociala klimatfond som inrättas enligt förordning (EU) 2023/955 till och med 2032.

4. Av det återstående antalet utsläppsrätter, och för att tillsammans med intäkterna från de utsläppsrätter som avses i punkt 3 i denna artikel och artikel 10a.8b i detta direktiv, generera ett högsta belopp på 65 000 000 000 EUR, ska kommissionen säkerställa att en ytterligare mängd utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel auktioneras och att intäkterna från dessa auktioner görs tillgängliga för den sociala klimatfond som inrättas genom förordning (EU) 2023/955 till och med 2032.

Kommissionen ska säkerställa att de utsläppsrätter som är avsedda för den sociala klimatfond som avses i punkt 3 i denna artikel och i den här punkten auktioneras ut i enlighet med de principer och villkor som avses i artikel 10.4 och de delegerade akter som antagits enligt den artikeln.

Intäkterna från auktioneringen av de utsläppsrätter som avses i punkt 3 i denna artikel och i den här punkten ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 och ska användas i enlighet med de regler som gäller för den sociala klimatfonden.

Det årliga belopp som tilldelas den sociala klimatfonden i enlighet med artikel 10a.8b, punkt 3 i den här artikeln och den här punkten får inte överstiga

a) för 2026: 4 000 000 000 EUR,

b) för 2027: 10 900 000 000 EUR,

- c) för 2028: 10 500 000 000 EUR,
- d) för 2029: 10 300 000 000 EUR,
- e) för 2030: 10 100 000 000 EUR,
- f) för 2031: 9 800 000 000 EUR,
- g) för 2032: 9 400 000 000 EUR.

Om det system för handel med utsläppsrätter som inrättas i enlighet med detta kapitel skjuts upp till 2028 enligt artikel 30k ska det högsta belopp som ska göras tillgängligt för den sociala klimatfonden i enlighet med första stycket i denna punkt vara 54 600 000 000 EUR. I sådana fall får de årliga belopp som anslås till den sociala klimatfonden inte överstiga 4 000 000 000 EUR sammanlagt för åren 2026 och 2027, och för perioden 1 januari 2028–31 december 2032 får det relevanta årliga beloppet inte överstiga

- a) för 2028: 11 400 000 000 EUR,
- b) för 2029: 10 300 000 000 EUR,
- c) för 2030: 10 100 000 000 EUR,
- d) för 2031: 9 800 000 000 EUR,
- e) för 2032: 9 000 000 000 EUR.

När intäkter från auktionering enligt punkt 5 i den här artikeln fastställs som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget, ska artikel 10a.8b i detta direktiv, punkt 3 i den här artikeln och den här punkten inte vara tillämpliga.

5. Det totala antal utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel efter avdrag för det antal som anges i punkterna 3 och 4 i denna artikel ska auktioneras ut av medlemsstaterna och fördelas mellan dem i andelar som är identiska med andelarna av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i förordning (EU) 2018/842 för de kategorier av utsläppskällor som avses i andra stycket b, c och d i bilaga III till detta direktiv för genomsnittet under perioden 2016–2018 i den berörda medlemsstaten, enligt den omfattande översynen enligt artikel 4.3 i den förordningen.

6. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 5 i denna artikel ska användas, med undantag för intäkter som utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med punkt 4 i denna artikel eller intäkter som fastställts som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget och som förts in i unionens budget. Medlemsstaterna ska använda sina intäkter eller ett ekonomiskt värde motsvarande dessa intäkter för ett eller flera av de ändamål som anges i artikel 10.3 i detta direktiv, och prioritera verksamhet som kan bidra till att hantera de sociala aspekterna av handeln med utsläppsrätter enligt detta kapitel, eller för ett eller flera av följande ändamål:

- a) Åtgärder som är avsedda att bidra till minskade koldioxidutsläpp från uppvärmning och kylning av byggnader eller för att minska energibehoven i byggnader, inbegripet integrering av energi från förnybara energikällor och tillhörande åtgärder i enlighet med artiklarna 7.11, 12 och 20 i direktiv 2012/27/EU, samt åtgärder för att ge ekonomiskt stöd till låginkomsthushåll i byggnader med sämst energiprestanda.
- b) Åtgärder som är avsedda att påskynda införandet av utsläppsfria fordon eller för att ge ekonomiskt stöd till utbyggnaden av fullt driftskompatibel infrastruktur för tankning och laddning av utsläppsfria fordon, eller åtgärder för att uppmuntra övergång till kollektivtrafik och förbättra multimodaliteten eller för att ge ekonomiskt stöd i syfte att hantera sociala aspekter som rör transportanvändare med låg inkomst och medelinkomst.
- c) Finansiering av sin sociala klimatplan i enlighet med artikel 15 i förordning (EU) 2023/955.
- d) Ekonomisk ersättning till slutkonsumenter av bränslen i de fall där det inte har varit möjligt att undvika dubbelräkning av utsläpp eller om utsläppsrätter har överlämnats för utsläpp som inte omfattas av detta kapitel enligt artikel 30f.5.

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

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

7. Artikel 10.4 och 10.5 ska tillämpas på utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel.

Artikel 30e

### Överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter

1. Artikel 12 ska tillämpas på de utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, med undantag för punkterna 3 och 3a, punkt 4 andra och tredje meningen samt punkt 5 i den artikeln. Vid tillämpning av den bestämmelsen ska

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

2. Från och med den 1 januari 2028 ska medlemsstaterna säkerställa att den reglerade enheten senast den 31 maj varje år överlämnar ett antal utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel som är lika med den reglerade enhetens totala utsläpp som motsvarar den mängd bränslen som frisläppts för konsumtion enligt bilaga III under det förgående kalenderåret, efter verifiering i enlighet med artiklarna 15 och 30f, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras.

3. Om en reglerad enhet som är etablerad i en viss medlemsstat omfattas av en nationell koldioxidskatt som är i kraft 2027–2030 och som omfattar en verksamhet som avses i bilaga III, får den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten till och med den 31 december 2030, genom undantag från punkterna 1 och 2 i denna artikel, befria den reglerade enheten från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt punkt 2 i denna artikel för ett visst referensår, förutsatt att

- a) den berörda medlemsstaten underrättar kommissionen om den nationella koldioxidskatten senast den 31 december 2023, och de skattesatser enligt nationell rätt som är tillämpliga för åren 2027–2030 har trätt i kraft vid det datumet; den berörda medlemsstaten ska underrätta kommissionen om varje senare ändring av den nationella koldioxidskatten,
- b) den nationella koldioxidskatt i den berörda medlemsstaten som faktiskt betalats av den reglerade enheten för referensåret är högre än det genomsnittliga auktionspriset för systemet för handel med utsläppsrätter enligt detta kapitel,
- c) den reglerade enheten fullt ut iaktar skyldigheterna enligt artikel 30b om tillstånd för växthusgasutsläpp och artikel 30f om övervakning, rapportering och verifiering av sina utsläpp,
- d) den berörda medlemsstaten underrättar kommissionen om tillämpningen av sådan befrielse och motsvarande mängd utsläppsrätter som ska annulleras i enlighet med led g i detta stycke och de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4 senast den 31 maj året efter referensåret,
- e) kommissionen inte invänder mot tillämpningen av undantaget på grund av att den anmälda åtgärden inte är förenlig med villkoren i denna punkt, inom tre månader från en underrättelse enligt led a i detta stycke eller inom en månad efter underrättelsen för det berörda året enligt led d i detta stycke,

- f) den berörda medlemsstaten inte auktionerar ut den mängd utsläppsrätter som avses i artikel 30d.5 för ett visst referensår förrän den mängd utsläppsrätter som ska annulleras enligt denna punkt har fastställts i enlighet med led g i detta stycke; den berörda medlemsstaten får inte auktionera ut någon av den ytterligare mängden utsläppsrätter enligt artikel 30d.2 första stycket,
- g) den berörda medlemsstaten annullerar en mängd utsläppsrätter från det totala antal utsläppsrätter som den ska auktionera ut av den, som avses i artikel 30d.5, för referensåret, som motsvarar denna reglerade enhets verifierade utsläpp enligt detta kapitel för det referensåret; när den mängd utsläppsrätter som efter tillämpning av led f i detta stycke återstår att auktionera ut under referensåret är lägre än den mängd utsläppsrätter som ska annulleras enligt denna punkt, ska den berörda medlemsstaten se till att den annullerar den mängd utsläppsrätter som motsvarar skillnaden vid utgången av året efter referensåret, och
- h) den berörda medlemsstaten åtar sig att, vid tidpunkten för den första underrättelsen enligt led a i detta stycke, för en eller flera av de åtgärder som förtecknas eller avses i artikel 30d.6 första stycket använda ett belopp som motsvarar de intäkter för vilka artikel 30d.6 skulle ha tillämpats utan detta undantag; artikel 30d.6 andra och tredje styckena ska tillämpas och kommissionen ska säkerställa att den information som erhålls enligt de styckena överensstämmer med det åtagande som gjorts enligt detta led.

Den mängd utsläppsrätter som ska annulleras enligt första stycket g i denna punkt ska inte påverka de externa inkomster avsatta för särskilda ändamål som fastställs enligt artikel 30d.4 i detta direktiv eller, om de har fastställts enligt artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget, de egna medlen i unionens budget enligt rådets beslut (EU, Euratom) 2020/2053 (\*\*) från intäkterna från auktionering av utsläppsrätter i enlighet med artikel 30d i detta direktiv.

4. Sjukhus som inte omfattas av kapitel III får ges ekonomisk ersättning för de kostnader som förs vidare till dem på grund av överlämnandet av utsläppsrätter enligt det här kapitlet. För det ändamålet ska de bestämmelser i det här kapitlet som är tillämpliga på dubbelräkning gälla i tillämpliga delar.

#### Artikel 30f

### Övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp samt ackreditering

1. Artiklarna 14 och 15 ska tillämpas på utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel. Vid tillämpning av de bestämmelserna ska

- a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till de utsläpp som omfattas av detta kapitel,
- b) varje hänvisning till en verksamhet som förtecknas i bilaga I tolkas som en hänvisning till den verksamhet som avses i bilaga III,
- c) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till de reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,
- d) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel,
- e) hänvisningar till datumet i artikel 15 ska tolkas som en hänvisning till den 30 april.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet för varje kalenderår från och med 2025 övervakar de utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläppts för konsumtion enligt bilaga III. De ska också säkerställa att varje reglerad enhet rapporterar dessa utsläpp till den behöriga myndigheten under det påföljande året, med början 2026, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14.1.

3. Från och med den 1 januari 2028 ska medlemsstaterna säkerställa att varje reglerad enhet senast den 30 april varje år fram till 2030 rapporterar den genomsnittliga andelen kostnader i samband med överlämnandet av utsläppsrätter enligt detta kapitel som den fört över på konsumenter för det föregående året. Kommissionen ska anta genomförandeakter med avseende på kraven och mallarna för dessa rapporter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2. Kommissionen ska bedöma de inlämnade rapporterna och årligen rapportera sina iakttagelser till Europaparlamentet och rådet. Om kommissionen konstaterar att det förekommer otillbörliga metoder när det gäller överföring av koldioxidkostnader får rapporten, när så är lämpligt, åtföljas av lagstiftningsförslag som syftar till att åtgärda sådana otillbörliga metoder.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet som den 1 januari 2025 innehar ett tillstånd enligt artikel 30b rapporterar sina historiska utsläpp för år 2024 senast den 30 april 2025.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att de reglerade enheterna på ett tillförlitligt och korrekt sätt kan identifiera och dokumentera per bränsletyp de exakta bränslemängder som frisläpps för konsumtion och som används för förbränning i de sektorer som avses i bilaga III, och den slutliga användningen av de bränslen som frisläpps för konsumtion av de reglerade enheterna. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att begränsa risken för dubbelräkning av utsläpp som omfattas av detta kapitel och utsläpp enligt kapitlen II och III, samt risken för att utsläppsätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av det här kapitlet.

Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare regler för att undvika dubbelräkning och för att undvika att utsläppsätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av detta kapitel, samt för att tillhandahålla ekonomisk ersättning till slutkonsumenter av bränslena i de fall där sådan dubbelräkning eller sådant överlämnande av utsläpp inte kan undvikas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2. Beräkningen av den ekonomiska ersättningen till slutkonsumenterna av bränslena ska baseras på genomsnittspriset på utsläppsätter i de auktioner som genomförs i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4 under det relevanta rapporteringsåret.

6. Principerna för övervakning och rapportering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga IV.

7. Kriterierna för verifiering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga V.

8. Medlemsstaterna får tillåta förenklade övervaknings-, rapporterings- och kontrollåtgärder för reglerade enheter vars årliga utsläpp motsvarar de bränslemängder som frisläpps för konsumtion och som är mindre än 1 000 ton koldioxidekvivalenter, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14.1.

#### Artikel 30g

#### Administration

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

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

#### Artikel 30h

#### Åtgärder i händelse av en alltför stora prisökning

1. Om genomsnittspriset på utsläppsätter vid de auktioner som genomförs i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4 i detta direktiv, under mer än tre på varandra följande månader är mer än dubbelt så högt som genomsnittspriset på utsläppsätter under de sex föregående på varandra följande månaderna vid auktioner av utsläppsätter som omfattas av detta kapitel, ska 50 miljoner utsläppsätter som omfattas av detta kapitel tas ut från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.

För åren 2027 och 2028 ska villkoret enligt första stycket vara uppfyllt om genomsnittspriset för utsläppsätter under mer än tre på varandra följande månader är mer än 1,5 gånger högre än genomsnittspriset för utsläppsätter under referensperioden på de sex föregående på varandra följande månaderna.

2. Om genomsnittspriset på utsläppsätter enligt punkt 1 i denna artikel överstiger ett pristak på 45 EUR för en period på två på varandra följande månader ska 20 miljoner utsläppsätter som omfattas av detta kapitel tas ut från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814. Indexuppräknings baserad på det europeiska konsumentprisindexet för 2020 ska tillämpas. Utsläppsätter ska tas ut genom den mekanism som föreskrivs i denna punkt till och med den 31 december 2029.



3. Om genomsnittspriset på utsläppsrätter enligt punkt 1 i denna artikel är mer än tre gånger så högt som genomsnittspriset på utsläppsrätter under de sex föregående på varandra följande månaderna, ska 150 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel tas ut från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.
4. Om det villkor som avses i punkt 2 har uppfyllts samma dag som villkoret enligt punkt 1 eller 3 ska ytterligare utsläppsrätter tas ut endast enligt punkt 1 eller 3.
5. Innan den 31 december 2029 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en bedömning av om den mekanism som avses i punkt 2 har varit effektiv och om den bör bibehållas. Kommissionen ska, när så är lämpligt, låta rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av detta direktiv för att anpassa den mekanismen.
6. Om ett eller flera av de villkor som avses i punkt 1, 2 eller 3 har uppfyllts och lett till att utsläppsrätter tagits ut, får ytterligare utsläppsrätter inte tas ut enligt denna artikel tidigare än 12 månader därefter.
7. Om det villkor som avses i punkt 2 i denna artikel åter har uppfyllts inom den andra hälften av den period på 12 månader som avses i punkt 6 i den här artikeln ska kommissionen, biträdd av den kommitté som inrättats genom artikel 44 i förordning (EU) 2018/1999, bedöma åtgärdens ändamålsenlighet och får genom en genomförandeakt besluta att punkt 6 i den här artikeln inte ska tillämpas. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2 i detta direktiv.
8. Om ett eller flera av de villkor som avses i punkt 1, 2 eller 3 har uppfyllts och punkt 6 inte är tillämplig, ska kommissionen omgående offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* avseende den dag då det eller de villkoren var uppfyllda.
9. Medlemsstater som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla en plan för korrigerande åtgärder i enlighet med artikel 8 i förordning (EU) 2018/842 ska ta vederbörlig hänsyn till effekterna av ett uttag av ytterligare utsläppsrätter enligt punkt 2 i den här artikeln under de föregående två åren när de överväger ytterligare åtgärder som ska genomföras i enlighet med artikel 8.1 första stycket c i den förordningen för att uppfylla sina skyldigheter enligt den förordningen.

Artikel 30i

### **Översyn av detta kapitel**

Senast den 1 januari 2028 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av bestämmelserna i detta kapitel med avseende på deras ändamålsenlighet, administration och praktiska tillämpning, inbegripet tillämpningen av reglerna enligt beslut (EU) 2015/1814. Om det är lämpligt ska kommissionen låta denna rapport åtföljas av ett lagstiftningsförslag om att ändra detta kapitel. Senast den 31 oktober 2031 ska kommissionen bedöma möjligheten att integrera de sektorer som omfattas av bilaga III till detta direktiv i EU:s utsläppshandelssystem som omfattar de sektorer som förtecknas i bilaga I till detta direktiv.

Artikel 30j

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

1. Från och med 2027 får medlemsstaterna utvidga den verksamhet som avses i bilaga III till sektorer som inte förtecknas i den bilagan och därigenom tillämpa handel med utsläppsrätter i enlighet med detta kapitel i sådana sektorer, med beaktande av alla relevanta kriterier, särskilt konsekvenserna för den inre marknaden, möjliga snedvridningar av konkurrensen, miljöintegriteten hos det system för handel med utsläppsrätter som inrättats enligt detta kapitel och tillförlitligheten hos det planerade övervaknings- och rapporteringssystemet, förutsatt att utvidgningen av den verksamheten som avses i den bilagan godkänns av kommissionen.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv i fråga om godkännande av en utvidgning som avses i första stycket i denna punkt, tillstånd att utfärda ytterligare utsläppsrätter och tillstånd för andra medlemsstater att utvidga den verksamhet som avses i bilaga III. Kommissionen får också, när den antar sådana delegerade akter, komplettera utvidgningen med ytterligare regler om åtgärder vid möjliga fall av dubbelräkning, inbegripet när det gäller frågan om ytterligare utsläppsrätter för att kompensera för utsläppsrätter för användning av bränslen i verksamheter som förtecknas i bilaga I. Eventuella ekonomiska åtgärder från medlemsstaternas sida till förmån för företag i sektorer och delsektorer som är utsatta för en verklig risk för koldioxidläckage till följd av avsevärda indirekta kostnader som uppstår från kostnader för utsläpp av växthusgaser som förs vidare till bränslepriserna på grund av det ensidiga utvidgandet ska vara förenliga med reglerna för statligt stöd och får inte leda till otillbörlig snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden.

2. Ytterligare utsläppsrätter som utfärdas enligt ett tillstånd enligt den här artikeln ska auktioneras ut i överensstämmelse med kraven i artikel 30d. Trots vad som sägs i artikel 30d.1–6 ska de medlemsstater som ensidigt har utvidgat den verksamhet som avses i bilaga III i enlighet med den här artikeln besluta om användningen av intäkterna från auktioneringen av dessa ytterligare utsläppsrätter.

#### Artikel 30k

#### **Senareläggning av handeln med utsläppsrätter för byggnads och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer till 2028 i händelse av exceptionellt höga energipriser**

1. Senast den 15 juli 2026 ska kommissionen offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* om huruvida ett av eller båda följande villkor har uppfyllts:

- a) Det genomsnittliga TTF-gaspriset under de sex kalendermånader som löpte ut den 30 juni 2026 var högre än det genomsnittliga TTF-gaspriset i februari och mars 2022.
- b) Det genomsnittliga Brent-råoljepriset för de sex kalendermånader som löpte ut den 30 juni 2026 var mer än två gånger det genomsnittliga Brent-råoljepriset under de fem föregående åren. Referensperioden på fem år ska vara den femårsperiod som löper ut före den första månaden inom perioden på sex kalendermånader.

2. Om ett eller båda av de villkor som avses i punkt 1 är uppfyllda ska följande regler gälla:

- a) Genom undantag från artikel 30c.1 ska det första år för vilket unionens sammanlagda antal utsläppsrätter fastställs vara 2028 och genom undantag från artikel 30c.3 ska det första år för vilket unionens sammanlagda antal utsläppsrätter anpassas vara 2029.
- b) Genom undantag från artikel 30d.1 och 30d.2 ska inledningen av auktioneringen av utsläppsrätter enligt detta kapitel senareläggas till 2028.
- c) Genom undantag från artikel 30d.2 ska de ytterligare mängderna utsläppsrätter för det första året av auktioner dras av från auktionsvolymerna för perioden 2030–2032, och de första innehaven i reserven för marknadsstabilitet ska skapas 2028.
- d) Genom undantag från artikel 30e.2 ska tidsfristen för det första överlämnandet av utsläppsrätter senareläggas till den 31 maj 2029 för totala utsläpp under 2028.
- e) Genom undantag från artikel 30i ska tidsfristen för kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet senareläggas till den 1 januari 2029.

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

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

30. Följande kapitel ska införas:

”KAPITEL IVB

VETENSKAPLIG RÅDGIVNING OCH SYNLIGHET FÖR FINANSIERING

Artikel 30l

### Vetenskaplig rådgivning

Det europeiska vetenskapliga rådgivande organ för klimatförändringar (*det rådgivande organet*) som inrättats enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 401/2009 (\*) får på eget initiativ tillhandahålla vetenskaplig rådgivning och utfärda rapporter om detta direktiv. Kommissionen ska beakta det rådgivande organets relevanta råd och rapporter, särskilt när det gäller

- a) behovet av ytterligare unionsstrategier och unionsåtgärder för att säkerställa överensstämmelse med de syften och mål som avses i artikel 30.3 i detta direktiv,
- b) behovet av ytterligare unionsstrategier och unionsåtgärder mot bakgrund av överenskommelser om globala åtgärder inom Icao för att minska luftfartens klimatpåverkan, och om ambitionen och miljöintegriteten hos den globala marknadsbaserade åtgärd från IMO som avses i artikel 3gg i detta direktiv.

Artikel 30m

### Information, kommunikation och publicitet

1. Kommissionen ska säkerställa synlighet för den finansiering från auktionsintäkter från EU:s utsläppshandelssystem som avses i artikel 10a.8, genom att

- a) säkerställa att mottagarna av sådan finansiering framhåller att finansieringen kommer från unionen och säkerställer unionsfinansieringens synlighet, särskilt när de marknadsför projekten och deras resultat, genom att tillhandahålla enhetlig, ändamålsenlig och proportionell riktad information till flera målgrupper, däribland medierna och allmänheten, och
- b) säkerställa att mottagarna av sådan finansiering använder en lämplig märkning med texten ”(med)finansierad genom EU:s utsläppshandelssystem (innovationsfonden)”, samt unionens emblem och finansieringsbeloppet; när användningen av den märkningen inte är möjlig, ska innovationsfonden nämnas i all kommunikationsverksamhet, inbegripet på anslagstavlor på strategiska platser som är synliga för allmänheten.

Kommissionen ska i den delegerade akt som avses i artikel 10a.8 fastställa nödvändiga krav för att säkerställa synligheten för finansiering från innovationsfonden, inbegripet ett krav på omnämnande av den fonden.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa synligheten för finansiering från auktionsintäkter från EU:s utsläppshandelssystem enligt artikel 10d som motsvarar vad som avses i punkt 1 första stycket a och b i den här artikeln, inbegripet genom ett krav på omnämnande av moderniseringsfonden.

3. Med hänsyn tagen till nationella omständigheter ska medlemsstaterna sträva efter att säkerställa synlighet för finansieringskällan för de åtgärder eller projekt som finansieras genom de auktionsintäkter från EU:s utsläppshandelssystem för vilka de beslutar om användningen i enlighet med artiklarna 3d.4, 10.3 och 30d.6.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 401/2009 av den 23 april 2009 om Europeiska miljöbyrån och Europeiska nätverket för miljöinformation och miljöövervakning (EUT L 126, 21.5.2009, s. 13).”

31. Bilagorna I, IIb IV och V till direktiv 2003/87/EG ska ändras i enlighet med bilaga I till det här direktivet, och bilagorna III och IIIa ska införas i direktiv 2003/87/EG i enlighet med bilaga I till det här direktivet.

## Artikel 2

## Ändring av beslut (EU) 2015/1814

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

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Kommissionen ska offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i omlopp varje år senast den 1 juni påföljande år. Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp under ett visst år ska motsvara det sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdats med avseende på anläggningar och rederier och som inte placerats i reserven under perioden sedan den 1 januari 2008, inbegripet det antal utsläppsrätter som utfärdades enligt artikel 13.2 i direktiv 2003/87/EG i dess lydelse den 18 mars 2018 under den perioden samt rättigheter att utnyttja internationella reduktionenheter som tillämpats av anläggningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, till och med den 31 december det året, minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp från anläggningar och rederier som omfattades av EU:s utsläppshandelssystem mellan den 1 januari 2008 och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG. Utsläpp under treårsperioden 2005–2007, samt utsläppsrätter som utfärdats för sådana utsläpp, ska inte beaktas. Det första offentliggörandet ska ske senast den 15 maj 2017."

b) Följande punkt ska införas:

"4a. Från och med 2024 ska beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp under ett visst år omfatta det sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdats för luftfart och det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp från luftfart inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, exklusive utsläpp från flygningar på flyglinjer som omfattas av kompensation som beräknats enligt artikel 12.6 i direktiv 2003/87/EG, mellan den 1 januari 2024 och den 31 december det året.

De utsläppsrätter som annullerats enligt artikel 3gb i direktiv 2003/87/EG ska anses vara utfärdade vid beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp."

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

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

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

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

d) Punkt 7 ska ersättas med följande:

"7. Om, under ett visst år, punkt 6 i denna artikel inte är tillämplig och villkoret i artikel 29a.1 i direktiv 2003/87/EG är uppfyllt, ska 75 miljoner utsläppsrätter tas ut från reserven och läggas till den kvantitet utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 10.2 i det direktivet. Om det finns färre än 75 miljoner utsläppsrätter i reserven ska samtliga utsläppsrätter i reserven tas ut enligt den här punkten. När villkoret i artikel 29a.1 i det direktivet är uppfyllt ska den volym utsläppsrätter som ska tas ut från reserven i enlighet med den

artikeln fördelas jämnt under en period av tre månader som ska inledas senast två månader efter den dag då villkoret i artikel 29a.1 i det direktivet uppfylls enligt kommissionens meddelande i enlighet med fjärde stycket i den punkten.”

2. Följande artikel ska införas:

”Artikel 1a

### **Användningen av reserven för marknadsstabilitet för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer**

1. Utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska placeras i och tas ut från en separat del av den reserv som upprättas enligt artikel 1 i detta beslut, i enlighet med reglerna i den här artikeln.
2. Placering av utsläppsrätter i reserven enligt denna artikel ska ske från och med den 1 september 2028. De utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska placeras i, förvaras i och tas ut från reserven separat från de utsläppsrätter som omfattas av artikel 1 i detta beslut.
3. 2027 ska den del som avses i punkt 1 i denna artikel inrättas i enlighet med artikel 30d.2 andra stycket i direktiv 2003/87/EG. Från och med den 1 januari 2031 ska de utsläppsrätter som avses i det stycket och som inte har tagits ut från reserven inte längre vara giltiga.
4. Kommissionen ska offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG varje år, senast den 1 juni det påföljande året, separat från antalet utsläppsrätter i omlopp enligt artikel 1.4 i detta beslut. Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt den här artikeln ett visst år ska vara det sammanlagda antalet utsläppsrätter som omfattas av det kapitlet och som utfärdats under perioden sedan den 1 januari 2027, minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp som omfattas av det kapitlet under perioden mellan den 1 januari 2027 och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som omfattas av det kapitlet och som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG. Det första offentliggörandet ska ske senast den 1 juni 2028.
5. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt det senaste offentliggörande som avses i punkt 4 i denna artikel överstiger 440 miljoner utsläppsrätter, 100 miljoner utsläppsrätter räknas av från den kvantitet utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i det direktivet, och placeras i reserven under en period på 12 månader med början den 1 september det året.
6. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är lägre än 210 miljoner, 100 miljoner utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG tas ut från reserven och läggs till den kvantitet utsläppsrätter som omfattas av det kapitlet och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i det direktivet. Om det finns färre än 100 miljoner utsläppsrätter i reserven ska samtliga utsläppsrätter i reserven tas ut enligt denna punkt.
7. De volymer som ska tas ut från reserven i enlighet med artikel 30h i direktiv 2003/87/EG ska läggas till den kvantitet utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i det direktivet och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i det direktivet. De volymer som ska tas ut från reserven ska fördelas jämnt under en period på tre månader, med början senast två månader efter den dag då villkoren uppfylldes enligt offentliggörandet i det hänseendet i *Europeiska unionens officiella tidning* enligt artikel 30h.8 i direktiv 2003/87/EG.
8. Artikel 1.8 och artikel 3 i detta beslut ska tillämpas på de utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG.
9. Genom undantag från punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel ska, om ett av eller båda de villkor som avses i artikel 30k.1 i direktiv 2003/87/EG är uppfyllda, den placering av utsläppsrätter i reserven som avses i punkt 2 i den här artikeln gälla från och med den 1 september 2029 och de datum som avses i punkterna 3 och 4 i den här artikeln senareläggas med ett år.”

3. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

### Översyn

Kommissionen ska övervaka att reserven fungerar väl i samband med den rapport som föreskrivs i artikel 10.5 i direktiv 2003/87/EG. I den rapporten bör relevanta effekter på konkurrenskraften, i synnerhet inom industrisektorn, beaktas, även med avseende på indikatorer för BNP, sysselsättning och investeringar. Kommissionen ska, inom tre år från det att reserven har börjat användas, och därefter vart femte år, på grundval av en analys av den europeiska koldioxidmarknadens välordnade funktionssätt, göra en översyn av reserven och, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet. Vid varje översyn ska särskild uppmärksamhet ägnas åt procenttalet för fastställande av antalet utsläppsrätter som ska placeras i reserven enligt artikel 1.5 i detta beslut, det numeriska värdet för tröskeln för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, även med tanke på en eventuell anpassning av detta tröskelvärde i enlighet med den linjära faktor som avses i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG, liksom det antal utsläppsrätter som ska tas ut från reserven enligt artikel 1.6 eller 1.7 i detta beslut. I sin översyn ska kommissionen även undersöka hur reserven påverkar tillväxten, sysselsättningen, unionens industriella konkurrenskraft och risken för koldioxidläckage.”

Artikel 3

### Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1 i detta direktiv senast den 31 december 2023. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2024.

Medlemsstaterna ska dock sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa följande artiklar senast den 30 juni 2024:

- a) Artikel 1.3 ea–ai i detta direktiv.
- b) Artikel 1.29 i detta direktiv, med undantag för artikel 30f.4 i direktiv 2003/87/EG i sin lydelse enligt det ledet.
- c) Artikel 1.31 i detta direktiv avseende bilagorna III och IIIa till direktiv 2003/87/EG i sin lydelse enligt det ledet.

De ska genast underrätta kommissionen om de bestämmelser som antas i enlighet med första och andra styckena.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

### Övergångsbestämmelser

När medlemsstaterna uppfyller sin skyldighet enligt artikel 3.1 i detta direktiv ska de säkerställa att deras nationella lagstiftning som införlivar artiklarna 3 u, 10a.3, 10a.4 och 10c.7 i direktiv 2003/87/EG samt punkterna 1 och 3 i bilaga I till det direktivet, i den lydelse som var tillämplig den 4 juni 2023, fortsätter att gälla till och med den 31 december 2025. Genom undantag från artikel 3.1 första stycket sista meningen ska de tillämpa sina nationella bestämmelser om införlivande av ändringar av dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2026.

*Artikel 5***Ikraftträdande och tillämpning**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 2 ska tillämpas från och med den 1 januari 2024.

*Artikel 6***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 10 maj 2023.

*På Europaparlamentets vägnar*

R. METSOLA

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

J. ROSWALL

*Ordförande*

---

## BILAGA

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

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

c) Tabellen ska ändras på följande sätt:

i) Första raden ska ersättas med följande:

”Förbränning av bränsle i anläggningar med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW (med undantag av anläggningar för förbränning av farligt avfall och kommunalt avfall)  Från och med den 1 januari 2024: förbränning av bränslen i anläggningar för förbränning av kommunalt avfall med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW, vid tillämpningen av artiklarna 14 och 15.	Koldioxid”
---	------------

ii) Andra raden ska ersättas med följande:

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

iii) Femte raden ska ersättas med följande:

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

iv) Sjunde raden ska ersättas med följande:

”Produktion av primäraluminium eller aluminiumoxid	Koldioxid och perfluorkolväten”
--	---------------------------------

v) Femtonde raden ska ersättas med följande:

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



vi) Artonde raden ska ersättas med följande:

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

vii) Tjugofjärde raden ska ersättas med följande:

"Produktion av vätgas (H <sub>2</sub> ) och syntesgas med en produktionskapacitet som överstiger 5 ton per dag	Koldioxid"
--	------------

viii) Tjugosjunde raden ska ersättas med följande:

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

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

"Sjötransporter Sjötransportverksamhet som omfattas av förordning (EU) 2015/757 med undantag för sjötransportverksamhet som omfattas av artikel 2.1a och, till och med den 31 december 2026, artikel 2.1b i den förordningen	Koldioxid; från och med den 1 januari 2026: metan och dikväveoxid"
---	---

2. Bilaga IIb till direktiv 2003/87/EG ska ersättas med följande:

"BILAGA IIb

Del A

FÖRDELNING AV MEDEL FRÅN MODERNISERINGSFONDEN ENLIGT ARTIKEL 10.1 TREDJE STYCKET

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

## Del B

## FÖRDELNING AV MEDEL FRÅN MODERNISERINGSFONDEN ENLIGT ARTIKEL 10.1 FJÄRDE STYCKET

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

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

## "BILAGA III

## VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV KAPITEL IVa

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

Verksamhet:	Växthusgaser
<p>Ytterligare sektorer ska motsvara följande utsläppskällor enligt definitioner i IPCC:s riktlinjer om nationell inventering av växthusgaser från 2006:</p> <p>a) Energiindustrin (IPCC-kod 1A1), med undantag för de kategorier som definieras enligt andra stycket a i denna bilaga.</p> <p>b) Tillverknings- och byggindustrin (IPCC-kod 1A2).</p>	

## BILAGA IIIa

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

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

- Den justerade linjära minskningsfaktorn enligt punkt 1 ska bestämmas enligt följande:

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

$LRF_{adj}$  är den justerade linjära minskningsfaktorn,

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

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

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

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

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

- I tredje stycket ska sista meningen, ”Emissionsfaktorn för biomassa ska vara noll.”, ersättas med följande:

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

- Femte stycket ska ersättas med följande:

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

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

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

c) Följande del ska läggas till:

”DEL C

### **Övervakning och rapportering av utsläpp från verksamhet som avses i bilaga III**

Övervakning av utsläpp

Övervakning av utsläpp ska ske genom beräkning.

Beräkning

Utsläppen ska beräknas med hjälp av följande formel:

Bränsle som frisläpps för konsumtion × emissionsfaktor

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

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

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

Rapportering av utsläpp

Varje reglerad enhet ska tillhandahålla följande uppgifter i sin rapport:

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

- Den reglerade enhetens namn.
- Enhetens adress, med postnummer och land.
- Den typ av bränslen som enheten frisläpper för konsumtion och den verksamhet genom vilken enheten frisläpper bränslena för konsumtion, inbegripet den teknik som används.
- Adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.
- Namn på den reglerades enhetens ägare samt eventuellt moderföretag.

B. För varje bränsletyp som frisläpps för konsumtion och som används till förbränning i de sektorer som avses i bilaga III, för vilka utsläppen beräknas:

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

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

5. I bilaga V till direktiv 2003/87/EG ska följande del läggas till:

”DEL C

### **Verifiering av utsläpp för verksamhet som avses i bilaga III**

Allmänna principer

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

- b) Val och tillämpning av emissionsfaktorer.
  - c) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala utsläppen.
3. Rapporterade utsläpp får endast valideras om det är möjligt att med hjälp av tillförlitliga och trovärdiga uppgifter fastställa utsläppen med en hög grad av säkerhet. För en hög grad av säkerhet krävs det att den reglerade enheten kan visa följande:
- a) Att de rapporterade uppgifterna inte är motstridiga.
  - b) Att uppgifterna har samlats in i enlighet med tillämpliga vetenskapliga normer.
  - c) Att den berörda redovisningen för den reglerade enheten är komplett och samstämmig.
4. Kontrollören ska ha tillgång till alla anläggningar och all information som kan beröra de aspekter som ska kontrolleras.
5. Kontrollören ska beakta huruvida den reglerade enheten är registrerad i unionens miljölednings- och miljörevisionsordning (Emas).

#### Metodik

##### Strategisk analys

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

##### Processanalys

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

##### Riskanalys

8. Kontrollören ska utvärdera alla de sätt genom vilka bränslen frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten, med avseende på tillförlitligheten hos uppgifterna om den reglerade enhetens totala utsläpp.
9. På grundval av denna analys ska kontrollören uttryckligen identifiera alla eventuella delar som uppvisar en hög felrisk samt andra aspekter av övervaknings- och rapporteringsförfarandet som kan medföra fel i fastställandet av de totala utsläppen. Detta omfattar i synnerhet de beräkningar som krävs för att fastställa nivån på utsläppen från enskilda utsläppskällor. Särskild uppmärksamhet ska ägnas de delar som uppvisar en hög felrisk och ovannämnda aspekter av övervakningsförfarandet.
10. Kontrollören ska beakta eventuella effektiva riskkontrollmetoder som tillämpas av den reglerade enheten för att minimera graden av osäkerhet.

##### Rapportering

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

##### Minimikrav avseende kontrollörens kompetens

12. Kontrollören, som ska vara oberoende av den reglerade enheten, ska utföra sina uppgifter på ett korrekt, objektivt och professionellt vis och ha kunskap om följande:
- a) Bestämmelserna i detta direktiv samt relevanta normer och riktlinjer som antagits av kommissionen enligt artikel 14.1.

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

# DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2023/958

av den 10 maj 2023

**om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG <sup>(4)</sup> infördes ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen i syfte att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser. Luftfartsverksamhet infördes i EU:s utsläppshandelssystem genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG <sup>(5)</sup>. Europeiska unionen har behörighet att utvidga handeln med utsläppsrätter via EU:s utsläppshandelssystem till alla flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen i en medlemsstat.
- (2) Miljöskydd är en av de viktigaste utmaningarna för unionen och resten av världen. Parisavtalet <sup>(6)</sup>, som antogs den 12 december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) (Parisavtalet), trädde i kraft den 4 november 2016. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer. Det åtagandet har förstärkts genom antagandet, inom ramen för UNFCCC, av klimatpakten i Glasgow den 13 november 2021, i vilken partskonferensen för UNFCCC, i sin funktion som partsmöte för Parisavtalet, konstaterar att en begränsning av ökningen av den globala genomsnittstemperaturen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer avsevärt skulle minska klimatförändringarnas risker och konsekvenser, och dessa parter åtog sig att skärpa sina 2030-mål före utgången av 2022 för att påskynda klimatåtgärderna under detta kritiska årtionde och överbrygga ambitionsgapet i förhållande till 1,5-gradersmålet. För att uppnå målen i Parisavtalet måste alla sektorer av ekonomin, inbegripet internationell luftfart, bidra till att åstadkomma minskningar av växthusgasutsläpp.

<sup>(1)</sup> EUT C 152, 6.4.2022, s. 152.

<sup>(2)</sup> EUT C 301, 5.8.2022, s. 116.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2023 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 25 april 2023.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3).

<sup>(6)</sup> EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Luftfarten står för 2–3 % av de globala koldioxidutsläppen, och luftfartens totala klimatpåverkan är minst dubbelt så stor som påverkan av enbart koldioxid. Luftfarten är den näst största källan till transportrelaterad klimatpåverkan, efter vägtransporter. År 2022 förutspådde Eurocontrol att den europeiska luftfartsverksamheten skulle öka med 44% fram till 2050 jämfört med 2019. Behovet av åtgärder för att minska koldioxidutsläppen blir alltmer akut, vilket den mellanstatliga panelen för klimatförändringar har konstaterat i sina senaste rapporter av den 7 augusti 2021 "Climate Change 2021: The Physical Science Basis", av den 28 februari 2022 "Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability" och av den 4 april 2022 "Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change". Rapporten av den 4 april 2022 beskriver internationell luftfart som en sektor där sektorsspecifika avtal innehåller begränsningsmål som ligger långt under vad som skulle krävas för att uppnå det långsiktiga temperaturmålet i Parisavtalet. Unionen bör därför ta itu med detta akuta behov av åtgärder genom att intensifiera sina insatser och bli en internationell ledare i kampen mot klimatförändringarna.
- (4) Den 27 juni 2018, vid det tionde sammanträdet inom ramen för dess 214:e möte, antog Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd den första utgåvan av bilaga 16, volym IV till konventionen angående internationell civil luftfart undertecknad den 7 december 1944 (Chicagokonventionen) – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia), om inrättandet av internationella standarder och internationell rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet för Corsia (Corsia Sarps). Unionen och dess medlemsstater tillämpar Corsia från och med inledningen av pilotfasen 2021–2023 i enlighet med rådets beslut (EU) 2020/954 (7).
- (5) I linje med rådets beslut (EU) 2018/2027 (8) underrättade medlemsstaterna Icaos sekretariat om skillnader mellan Corsia och EU:s utsläppshandelssystem. Målet var att bevara unionens regelverk och framtida politiska handlingsutrymme samt unionens ambitionsnivå på klimatområdet och Europaparlamentets och rådets exklusiva roller när det gäller att besluta om innehållet i unionsrätten. Efter antagandet av detta direktiv bör anmälan av skillnader mellan Corsia och EU:s utsläppshandelssystem till Icaos sekretariat uppdateras genom en andra anmälan av skillnader i överensstämmelse med unionsrätten för att spegla de ändringar som gjorts i direktiv 2003/87/EG.
- (6) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given (*den europeiska gröna given*).
- (7) Unionen åtog sig att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030 i unionens och dess medlemsstaters uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020. Luftfarten bör bidra till dessa insatser för utsläppsminskning.
- (8) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 (9) har unionen i lagstiftning fastställt målet att minska utsläppen till netto noll senast 2050 och strävan att uppnå negativa utsläpp därefter. I den förordningen fastställs också ett bindande inhemskt mellanliggande lägre klimatmål för unionen för nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030.
- (9) Ändringar som införs genom detta direktiv är nödvändiga för att säkerställa integriteten i EU:s utsläppshandelssystem och för att styra det på ett effektivt sätt så att det som politiskt styrmedel kan bidra till att unionen uppnår sina mål om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 och bli klimatneutral senast 2050 samt sin strävan att åstadkomma negativa utsläpp därefter, enligt vad som fastställs i artikel 2.1 i
- 
- (7) Rådets beslut (EU) 2020/954 av den 25 juni 2020 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelandet av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023 (EUT L 212, 3.7.2020, s. 14).
- (8) Rådets beslut (EU) 2018/2027 av den 29 november 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (EUT L 325, 20.12.2018, s. 25).
- (9) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).



förordning (EU) 2021/1119. Dessa ändringar syftar därför även till att genomföra unionens bidrag i enlighet med Parisavtalet vad gäller luftfart. Därför bör det totala antalet utsläppsrätter för luftfart konsolideras och omfattas av den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG.

- (10) Utöver koldioxid påverkar luftfarten klimatet genom icke-koldioxidutsläpp av ämnen såsom kväveoxider (NO<sub>x</sub>), sotpartiklar, oxiderade svavelarter samt effekterna av vattenånga, och genom atmosfäriska processer som orsakas av sådana utsläpp, till exempel ozonbildning och cirrusmolnbildning genom kondensstrimmor. Klimatpåverkan av sådana icke-koldioxidutsläpp beror på vilken typ av bränsle och motorer som används, platsen för utsläppen, särskilt luftfartygets marschhöjd och position i fråga om latitud och longitud, samt tidpunkten för utsläppen och väderförhållandena vid detta tillfälle. På grundval av kommissionens konsekvensbedömning från 2006 om införande av luftfart i EU:s utsläppshandelssystem konstaterades i direktiv 2008/101/EG att luftfarten påverkar det globala klimatet genom icke-koldioxidutsläpp. I artikel 30.4 i direktiv 2003/87/EG, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410<sup>(10)</sup>, ålades kommissionen att före den 1 januari 2020 lägga fram en uppdaterad analys av luftfartens icke-koldioxidrelaterade påverkan, om lämpligt åtföljd av ett förslag om hur denna påverkan kan hanteras på bästa sätt. För att uppfylla detta krav genomförde Europeiska unionens byrå för luftfarts-säkerhet (Easa) en uppdaterad analys av luftfartens icke-koldioxidrelaterade påverkan på klimatförändringarna och offentliggjorde sin studie den 23 november 2020. Resultaten av den studien bekräftade de tidigare uppskattningarna, nämligen att luftfartsverksamhetens icke-koldioxidrelaterade klimatpåverkan sammanlagt är totalt minst lika betydande som påverkan av enbart koldioxid.
- (11) Det framgår av resultaten av Easas studie av den 23 november 2020 att luftfartens icke-koldioxideffekter, i linje med försiktighetsprincipen, inte längre kan ignoreras. Det behövs lagstiftningsåtgärder på unionsnivå för att uppnå utsläppsminskningar i linje med Parisavtalet. Kommissionen bör därför inrätta ett ramverk för övervakning, rapportering och verifiering av luftfartens icke-koldioxideffekter. På grundval av resultaten av det ramverket bör kommissionen lägga fram en rapport senast den 1 januari 2028 och vid behov, på grundval av en konsekvensbedömning, lägga fram ett lagstiftningsförslag med begränsningsåtgärder för luftfartens icke-koldioxideffekter genom att utvidga EU:s utsläppshandelssystem tillämpningsområde till att omfatta sådana utsläpp.
- (12) För att förverkliga de höjda klimatambitionerna kommer det att krävas att så många resurser som möjligt kanaliseras till klimatomställningen, som också bör vara en rättvis omställning. Därför bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget användas för klimatrelaterade ändamål.
- (13) Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart bör konsolideras på tilldelningsnivån för flygningar för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med direktiv 2003/87/EG. Tilldelningen för 2024 bör baseras på den totala tilldelningen till aktiva luftfartygsoperatörer år 2023, minskad med den linjära minskningsfaktor avses i det direktivet. Tilldelningsnivån bör höjas för att ta hänsyn till de flyglinjer som inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem under 2023 men som kommer att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem från och med år 2024.
- (14) En ökad andel auktionering från och med året efter det att detta direktiv trätt i kraft bör vara regel för tilldelningen av utsläppsrätter inom luftfartssektorn, med beaktande av sektorns förmåga att föra vidare den ökade koldioxidkostnaden. En gradvis utfasning av gratis tilldelning 2024 och 2025 och full auktionering från och med 2026 bör genomföras.
- (15) Direktiv 2003/87/EG bör bidra till att ge incitament till en utfasning av fossila bränslen inom kommersiell luftfart. Omställningen från användning av fossila bränslen skulle spela en roll i en sådan utfasning av fossila bränslen. Med tanke på den omfattande konkurrensen mellan luftfartygsoperatörer, utvecklingen av unionens marknad för hållbara flygbränslen och den betydande prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och hållbara flygbränslen bör omställningen dock stödjas genom incitament för dem som går före. Under perioden 1 januari 2024–31 december 2030 bör därför 20 miljoner utsläppsrätter avsättas för att tilldelas i syfte att täcka en del av den återstående prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och godtagbara flygbränslen för enskilda luftfartygsoperatörer. Dessa utsläppsrätter bör tas från poolen av totala tillgängliga utsläppsrätter för luftfart och bör tilldelas, på ett icke-diskriminerande sätt, endast för flygningar som omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt direktiv 2003/87/EG. Efter en utvärdering av reservens funktion, kan kommissionen besluta att lägga fram ett lagstiftningsförslag om tilldelning av en bestämd och tidsbegränsad mängd utsläppsrätter. Sådan tilldelning bör inte sträcka sig längre än till den 31 december 2034.

<sup>(10)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814 (EUT L 76, 19.3.2018, s. 3).

- (16) Kommersiella överljudsflygningar finns inte längre tillgängliga på grund av bland annat de oproportionellt stora miljöskadorna som de orsakade. Aktuella tendenser visar emellertid att det bedrivs intensiv forskning om ett återinförande av överljudsflyg. Det positiva sambandet mellan färdhastigheten och utsläppsnivån på grund av förbränningen av bränsle gör det motiverat att behandla flygningar med konventionella trafikflygplan och överljudsflygningar olika. Därför är det lämpligt att undanta eventuella framtida överljudsflygningar från det stöd till icke-fossila bränslen som föreskrivs enligt detta direktiv.
- (17) Direktiv 2003/87/EG bör också ändras när det gäller godtagbara enheter för efterlevnad, för att ta hänsyn till de kvalifikationskriterier för utsläppsenheter inom ramen för Corsia som Icao-rådet antog vid sitt 216:e möte i mars 2019 som en väsentlig del av Corsia. Luftfartsoperatörer som är baserade i unionen bör kunna använda enheter för efterlevnad av Corsia för flygningar till, från eller mellan tredjeländer som anses delta i Corsia. För att säkerställa att unionens genomförande av Corsia stöder målen i Parisavtalet och ger incitament till ett brett deltagande i Corsia bör enheterna för efterlevnad härröra från stater som är parter i Parisavtalet och som deltar i Corsia, och dubbelräkning bör undvikas.
- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av enheter i enlighet med direktiv 2003/87/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta en förteckning över enheter som bygger på dem som Icao-rådet har ansett vara godtagbara att använda för efterlevnad av Corsia och som uppfyller de kvalifikationsvillkor som föreskrivs i detta direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (19) För att säkerställa enhetliga villkor för nödvändiga arrangemang för auktorisering från de deltagande parterna, att anpassningar i rätt tid görs av rapporteringen av antropogena utsläpp från källor och upptag i sänkor som omfattas av de deltagande parternas nationellt fastställda bidrag och för att undvika dubbelräkning och nettoökning av globala utsläpp, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa detaljerade krav för sådana arrangemang. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (20) För att säkerställa enhetliga villkor för beräkningen av kompensationskraven enligt Corsia för unionsbaserade luftfartygsoperatörer bör kommissionen tilldelas motsvarande genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (21) Eftersom avsikten är att ansvaret för genomförande och verkställande av Corsia för luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen uteslutande ska åligga dessa luftfartygsoperatörers hemland, bör luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen inte vara skyldiga att annullera enheter för efterlevnad av Corsia enligt detta direktiv.
- (22) Eftersom avsikten är att ansvaret för genomförande och verkställande av Corsia för luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen uteslutande ska åligga dessa luftfartygsoperatörers hemland, kan den stat där luftfartygsoperatören är baserad, om en luftfartygsoperatör som är baserad utanför unionen gör betydande utsläpp från flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), eller vid flygningar från en flygplats belägen i EES till en flygplats belägen i Schweiz eller Förenade kungariket, även anmäla skillnader avseende tillämpningen av Corsia i samband med inomeuropeiska flygningar. Direktiv 2003/87/EG bör ses över fortlöpande mot bakgrund av utvecklingen i detta avseende.
- (23) För att säkerställa likabehandling för flyglinjer bör flygningar till och från stater som inte genomför Corsia med avseende på tillämpningen av unionsrätten, utom flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen i EES, Schweiz eller Förenade kungariket, undantas från skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter eller annullera enheter. För att ge incitament till ett fullständigt genomförande av Corsia från och med 2027 bör undantaget endast gälla utsläpp till och med den 31 december 2026 när det gäller överlämnande av utsläppsrätter.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (24) Artikel 191 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) anger att unionens miljöpolitik ska bidra till att främja åtgärder på internationell nivå för att bekämpa klimatförändringarna och föreskriver att unionen och medlemsstaterna, inom sina respektive kompetensområden, ska samarbeta med tredjeländer och med behöriga internationella organisationer. Dessa mål är även relevanta för Icao och vidareutvecklingen av Corsia.
- (25) Datatransparens och allmänhetens tillgång till information är av väsentlig betydelse för att stärka ansvarsutkrävandet och verkställbarheten. Därför bör kommissionen på ett användarvänligt sätt offentliggöra uppgifter om luftfartygsoperatörers utsläpp och kompensation. Ett sådant offentliggörande skulle underlätta bedömningen av Corsias inverkan på den globala minskningen av koldioxidutsläppen och dess roll i uppnåendet av målen i Parisavtalet.
- (26) Flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling, enligt FN:s definition, som inte genomför Corsia med avseende på tillämpningen av unionsrätten, med undantag för de stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet, bör undantas från skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter eller annullera enheter. Det bör inte finnas något slutdatum för det undantaget.
- (27) För att säkerställa enhetliga villkor i fråga om att undanta luftfartygsoperatörer från kompensationskrav enligt detta direktiv när det gäller utsläpp från flygningar till och från stater som tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella rätt, eller som underlåter att verkställa Corsia-bestämmelser på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer enligt detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att undanta luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen från kompensationskrav avseende utsläpp från flygningar där en betydande snedvridning av konkurrensen till nackdel för luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen uppstår till följd av ett mindre strikt genomförande eller verkställande av Corsia i tredjeländer. Snedvridningen av konkurrensen kan orsakas av en mindre strikt strategi för godtagbara enheter eller bestämmelser om dubbelräkning. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (28) För att säkerställa enhetliga villkor för upprättandet av likvärdiga förutsättningar på flyglinjer mellan två olika stater som tillämpar Corsia, om dessa stater tillåter luftfartygsoperatörer att använda andra enheter än de som anges i den förteckning över enheter för efterlevnad som antagits enligt en genomförandeakt enligt detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att tillåta luftfartygsoperatörer som är baserade i en medlemsstat att använda enhetstyper utöver den förteckningen över enheter för efterlevnad eller att inte vara bundna av de kvalifikationsvillkor för enheter som införs genom detta direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (29) Kommissionen bör rapportera om genomförandet av Corsia och av Icaos korg av åtgärder för att uppfylla det eftersträvarade långsiktiga globala målet om koldioxidneutralitet inom internationell luftfart till 2050 (*det eftersträvarade långsiktiga globala målet*), som antogs av Icaos 41:a församling den 7 oktober 2022.
- (30) I syfte att underlätta framsteg inom Icao har unionen vid tre tillfällen antagit tidsbegränsade undantag från EU:s utsläppshandelssystem så att efterlevnadsskyldigheterna bara omfattar utsläpp från flygningar mellan flygplatser belägna inom EES, med lika behandling för luftfartygsoperatörer på samma flyglinjer oavsett var de är baserade. Det senaste undantaget från EU:s utsläppshandelssystem, vilket fastställdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 <sup>(12)</sup>, begränsade efterlevnadsskyldigheterna till utsläpp från flygningar inom EES till och med 2023, och angav att eventuella ändringar av systemets tillämpningsområde när det gäller flygningar till och från flygplatser belägna utanför EES eventuellt kunde bli aktuella från och med den 1 januari 2024 efter den översyn som anges i den förordningen. För att bedöma genomförandet av Corsia, vars pilotfas has inletts, och dess praktiska tillämpning, bör det nuvarande undantaget från EU:s utsläppshandelssystem med avseende på skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter förlängas till och med den 31 december 2026 för flygningar som utförs av luftfartygsoperatörer på flyglinjer som inte omfattas av Corsia till och från relevanta tredjeländer och för vilka utsläppshandelssystemets skyldigheter i fråga om rapportering och överlämnande av utsläppsrätter annars skulle gälla senast den 31 mars 2027 respektive den 30 september 2027. Detta bör vara det sista tidsbegränsade undantaget från EU:s utsläppshandelssystem. En översyn av Corsia bör göras senast den 1 juli 2026. Om Icaos församling inte skärpt

<sup>(12)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 av den 13 december 2017 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 (EUT L 350, 29.12.2017, s. 7).

Corsia senast den 31 december 2025 i överensstämmelse med sitt eftersträvade långsiktiga globala mål för att nå målen i Parisavtalet, eller om stater som förtecknas i en genomförandeakt som antas av kommissionen står för mindre än 70 % av utsläppen från internationell luftfart utifrån senast tillgängliga uppgifter, bör kommissionen enligt vad som är lämpligt föreslå att EU:s utsläppshandelssystem ska tillämpas på utsläpp från avgående flygningar från 2027 och att luftfartygsoperatörer bör kunna dra av eventuella kostnader för Corsia-kompensation på dessa flyglinjer för att undvika dubbla avgifter. Om ett tredjeland inte tillämpar Corsia från 2027 bör samtidigt EU:s utsläppshandelssystem tillämpas på utsläpp från avgående flygningar till det tredjelandet.

- (31) Information om användningen av enheter för efterlevnad av kompensationskraven enligt Corsia bör offentliggöras på ett sätt som inte är mindre öppet än det sätt på vilket information om användningen av internationella reduktionsenheter enligt direktiv 2003/87/EG till och med 2020 offentliggörs enligt bilaga XIV till kommissionens förordning (EU) nr 389/2013 <sup>(1)</sup>.
- (32) Den 7 oktober 2022, och mot bakgrund av covid-19-pandemin, beslutade Icaos 41:a församling att det tidigare referensvärdet för Corsia för perioden 2024–2035 skulle ändras från genomsnittet av koldioxidutsläppen för 2019 och 2020 till 85 % av koldioxidutsläppen för 2019. Genomsnittet av alla rapporterade koldioxidutsläpp 2019 och 2020 var 435 859 594 ton. Koldioxidutsläppen 2019 uppgick till 608 076 604 ton, och 85 % av denna siffra blir 516 865 113 ton. Det faktiska referensvärde som Icao använder för beräkningen av sektorns tillväxtfaktor fastställs dock med hjälp av en deluppsättning koldioxidutsläpp som endast beaktar utsläpp på flyglinjer som omfattas av kompensationskrav. När det gäller deluppsättningen avseende alla par av stater som omfattades av kompensationskrav 2021 offentliggörs inte de genomsnittliga koldioxidutsläppen för 2019 och 2020 av Icao utan uppskattas till 245 miljoner ton; utsläppen för 2019 uppgick till 341 380 188 ton, och 85 % av detta blir 290 173 160 ton. För alla par av stater som förväntas bli föremål för kompensationskrav 2027 uppskattas de genomsnittliga koldioxidutsläppen för 2019 och 2020 till runt 373 miljoner ton, medan 85 % av koldioxidutsläppen för 2019 blir uppskattningsvis runt 439 miljoner ton.
- (33) För att säkerställa enhetliga villkor för upprättande av en förteckning av stater som anses tillämpa Corsia med avseende på tillämpningen av direktiv 2003/87/EG, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta och upprätthålla förteckningen över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses delta i Corsia med avseende på tillämpningen av unionsrätten. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (34) Luftfartssektorns omställning till hållbar luftfart måste ta hänsyn till sektorns sociala dimension och konkurrenskraft för att säkerställa att denna omställning blir socialt rättvis och ger arbetstagare utbildning, omskolning och kompetensutveckling. Kommissionen bör lämna in en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv och dess sociala konsekvenser för luftfartssektorn.
- (35) Flygningar på sträckor om högst 1 000 kilometer står för 6–9 % av luftfartens totala koldioxidutsläpp. Kommissionen bör lägga fram en rapport om åtgärder för att främja en trafikomställning till alternativa, mer hållbara transportsätt i väntan på tekniska genombrott och tillgång på utsläppsfria flygbränslen och luftfartyg.
- (36) EU:s utsläppshandelssystem gäller för flygningar sedan 2012, men 55 %-paketet innehåller ytterligare åtgärder som tillsammans med EU:s utsläppshandelssystem skulle kunna ha en kumulativ inverkan på sektorn. För att skydda flygförbindelserna när det gäller flygningar som betjänar öregioner eller små flygplatser bör detta direktivs mekanism, som är utformad för att överbrygga den återstående prisskillnaden mellan fossila bränslen och alternativ till dessa, begränsa de negativa konsekvenserna för flygförbindelserna och minska risken för koldioxidläckage. Senast 2026 bör kommissionen rapportera om eventuella konsekvenser för flygförbindelserna.
- (37) Emissionsfaktorn för flygfotogen (Jet A1 eller Jet A) enligt EU:s utsläppshandelssystem bör anpassas till emissionsfaktorn för det bränslet enligt volym IV i Corsia Sarps. Ingen förändring i tilldelningsnivåerna bör göras till följd av höjningen av emissionsfaktorn för flygfotogen, eftersom gratis tilldelning till luftfarten gradvis fasas ut som en följd av detta direktiv och auktionering införs i stället, för att åstadkomma större utsläppsminskningar.

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 389/2013 av den 2 maj 2013 om upprättande av ett unionsregister i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG och nr 406/2009/EG samt om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 920/2010 och (EU) nr 1193/2011 (EUT L 122, 3.5.2013, s. 1).

- (38) Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung med användning av väte från förnybara källor som är förenliga med artikel 25 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001<sup>(14)</sup> bör anses generera nollutsläpp för de luftfartygsoperatörer som använder dem fram till dess att detaljerade regler för lämplig redovisning har fastställts enligt det här direktivet.
- (39) I syfte att fastställa närmare bestämmelser för den årliga beräkningen av prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och godtagna bränslen i enlighet med en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart, för tilldelningen av utsläppsätter för användningen av sådana godtagbara bränslen och för beräkningen av utsläppen av växthusgaser som ett resultat av användningen av sådana godtagna bränslen samt för att fastställa arrangemang för att beakta incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattnivåer för fossila bränslen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen. Dessutom bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen i syfte att fastställa närmare bestämmelser för medlemsstaternas auktionering av utsläppsätter för luftfart, inklusive närmare bestämmelser för den auktionering som krävs för överföring av en andel av intäkterna från sådan auktionering till unionens allmänna budget som egna medel. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(15)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (40) Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att främja tillgängligheten för unionens yttersta randområden. Därför bör ett tillfälligt undantag från EU:s utsläppshandelssystem föreskrivas till och med den 31 december 2030 för utsläpp från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i en medlemsstat och en flygplats belägen i samma medlemsstat utanför det yttersta randområdet, för att tillgodose invånarnas viktigaste behov i fråga om sysselsättning, utbildning och andra möjligheter. Detta undantag bör av samma skäl omfatta flygningar mellan flygplatser som båda är belägna i samma yttersta randområde eller i olika yttersta randområden i samma medlemsstat.
- (41) Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2023/136<sup>(16)</sup> ska tillämpas när det gäller den underrättelse till luftfartygsoperatörerna som medlemsstaterna enligt direktiv 2003/87/EG ska göra senast den 30 november 2023, förutsatt att sektorns tillväxtfaktor för 2022 års utsläpp, som ska offentliggöras av Icao, är noll.
- (42) En övergripande strategi för innovation är viktig för att uppnå målen i den europeiska gröna given och för den europeiska industrins konkurrenskraft. Detta är särskilt viktigt för sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen, såsom luftfart och sjöfart, där en kombination av operativa förbättringar, alternativa klimatneutrala bränslen och tekniska lösningar måste användas. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att de nationella införlivandebestämmelserna inte hindrar innovationer och att de är teknikneutrala. På unionsnivå stöds de nödvändiga forsknings- och innovationsinsatserna bland annat genom Horisont Europa – ramprogrammet för forskning och innovation, som omfattar betydande finansiering och nya instrument för de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.
- (43) Den innovationsfond som inrättats genom direktiv 2003/87/EG ska stödja forskning om och utveckling och användning av lösningar för utfasning av fossila bränslen, inbegripet utsläppsfri teknik, och minska luftfartens klimat- och miljöpåverkan. Den ska även stödja elektrifiering och åtgärder för att minska luftfartens totala påverkan.

<sup>(14)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>(15)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(16)</sup> Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2023/136 av den 18 januari 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller underrättelse om kompensation i samband med en global marknadsbaserad åtgärd för luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen, (EUT L 19, 20.1.2023, s. 1).

- (44) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och ett lämpligt genomförande av Corsia i unionsrätten, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (45) Medlemsstaterna bör införliva detta direktiv senast den 31 december 2023 med hänsyn till behovet av akuta klimatåtgärder och för att alla sektorer ska kunna bidra till minskade utsläpp på ett kostnadseffektivt sätt.
- (46) Förenklingar av administrativa förfaranden och anpassning av dessa förfaranden till bästa praxis skulle begränsa den administrativa bördan till ett minimum.
- (47) Direktiv 2003/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

1. I artikel 3 ska följande led läggas till:

”v) luftfartens icke-koldioxid effekter: de effekter på klimatet som uppstår vid förbränning av bränsle genom utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>), sotpartiklar och oxiderade svavelarter samt effekterna av vattenånga, inklusive kondensstrimmor, från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.”

2. Artikel 3c ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska utgå.

b) Följande punkter ska läggas till:

”5. Kommissionen ska fastställa det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer för 2024 på grundval av den totala tilldelningen av utsläppsrätter för luftfartygsoperatörer som bedrev luftfartsverksamhet som förtecknas i bilaga I under 2023, minskat med den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 9, och ska offentliggöra detta antal samt den mängd utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis 2024 enligt de regler för gratis tilldelning som gällde före de ändringar som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 (\*).

6. För perioden 1 januari 2024–31 december 2030 ska högst 20 miljoner av det totala antal utsläppsrätter som avses i punkt 5 avsättas för kommersiella luftfartygsoperatörer, på ett sätt som säkerställer öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering, för användning av hållbara flygbränslen, samt andra flygbränslen som inte härrör från fossila bränslen, och som i en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart identifierats att medräknas för att uppnå den minimiandel hållbara flygbränslen som det enligt den förordningen krävs att flygbränsle som gjorts tillgängligt för luftfartygsoperatörer på flygplatser i unionen innehåller, avsedda för flygningar med konventionella trafikflygplan för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med artikel 12.3 i detta direktiv. Om ett godtaget flygbränsle inte fysiskt kan tillskrivas en specifik flygning på en flygplats ska de utsläppsrätter som avsätts enligt denna punkt vara tillgängliga för godtagna flygbränslen som tankas på den flygplatsen i proportion till de utsläpp från luftfartsoperatörens flygningar från den flygplatsen för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med artikel 12.3 i detta direktiv.

De utsläppsrätter som avsätts enligt första stycket i denna punkt ska tilldelas av medlemsstaterna för att täcka hela eller delar av prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfoto-gen och användningen av de berörda godtagna flygbränslena, med beaktande av incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattenivåer för fossila bränslen. Vid beräkningen av den prisskillnaden ska kommissionen beakta den tekniska rapport som offentliggörs av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet enligt en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart. Medlemsstaterna ska säkerställa att finansieringen enligt denna punkt är synlig på ett sätt som motsvarar kraven i artikel 30m.1 a och b i detta direktiv.

De utsläppsrätter som tilldelas enligt denna punkt ska täcka

- a) 70 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och väte från förnybara energikällor samt avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 (\*\*\*) för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- b) 95 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001 och som används inom luftfarten och för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- c) 100 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och ett godtagat flygbränsle som inte härrör från fossila bränslen som omfattas av första stycket i denna punkt på flygplatser som är belägna på öar som är mindre än 10 000 km<sup>2</sup> och som inte har vare sig väg- eller järnvägsförbindelser med fastlandet, på flygplatser som inte är tillräckligt stora för att definieras som unionsflygplatser enligt en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart och på flygplatser som är belägna i ett av de yttersta randområdena,
- d) i andra fall än dem som avses i leden a, b och c, 50 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och ett godtagat flygbränsle som inte härrör från fossila bränslen som omfattas av första stycket i denna punkt.

Vid tilldelningen utsläppsrätter enligt denna punkt får hänsyn tas till eventuellt stöd från andra system på nationell nivå.

Kommersiella luftfartygsoperatörer får årligen ansöka om tilldelning av utsläppsrätter baserat på den kvantitet av varje godtagat flygbränsle som avses i denna punkt och som används för flygningar för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med artikel 12.3 mellan den 1 januari 2024 och den 31 december 2030, förutom flygningar för vilka det kravet anses vara uppfyllt enligt artikel 28a.1. Om efterfrågan på utsläppsrätter för användning av sådana bränslen för ett visst år är större än tillgången på utsläppsrätter ska antalet utsläppsrätter minskas på ett enhetligt sätt för alla luftfartygsoperatörer som berörs av tilldelningen för det året.

Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra närmare uppgifter om den genomsnittliga prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen, med beaktande av incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattenivåer för fossila bränslen, och de berörda godtagta flygbränslena på årsbasis för det föregående året.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa detaljerade regler för den årliga beräkningen av den prisskillnad som avses i första stycket i denna punkt och för tilldelningen av utsläppsrätter för användning av de bränslen som anges i det första stycket i denna punkt för beräkningen av de växthusgasutsläpp som sparats in som ett resultat av användningen av bränslen enligt vad som rapporterats enligt den genomförandeakt som antagits enligt artikel 14.1 samt fastställa arrangemangen för beaktande av incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattenivåer för fossila bränslen.

Senast den 1 januari 2028 ska kommissionen utvärdera tillämpningen av denna punkt och i god tid lägga fram resultaten av den utvärderingen i en rapport till Europaparlamentet och rådet. Rapporten får när så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag om tilldelning av en bestämd och tidsbegränsad mängd utsläppsrätter fram till den 31 december 2034 i syfte att ge ytterligare incitament till användningen av de bränslen som anges i första stycket i denna punkt, särskilt användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001 och som används inom luftfarten och för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet.

Från och med den 1 januari 2028 ska kommissionen utvärdera tillämpningen av denna punkt i den årliga rapport som den är skyldig att överlämna enligt artikel 10.5.

7. För flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen i EES, Schweiz eller Förenade kungariket och som inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem under 2023, ska det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer ökas med de tilldelningsnivåer, inklusive gratis tilldelning och auktionering, som skulle ha gällt om de hade omfattats av EU:s utsläppshandelssystem det året, minskat med den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 9.

8. Genom undantag från artiklarna 12.3, 14.3 och 16 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och ska inte vidta några åtgärder mot luftfartygsoperatörer med avseende på utsläpp till och med den 31 december 2030 från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av en medlemsstats yttersta randområden och en flygplats belägen i samma medlemsstat, inbegripet en annan flygplats belägen i samma yttersta randområde eller i ett annat yttersta randområde i samma medlemsstat.

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd (EUT L 30, 16.5.2023, s. 115).

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

3. Artikel 3d ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Under 2024 och 2025 ska 15 % av de utsläppsrätter som avses i artikel 3c.5 och 3c.7, samt 25 % 2024 respektive 50 % 2025, av återstående 85 % av dessa utsläppsrätter, och som skulle ha tilldelats gratis, auktioneras ut, med undantag för de kvantiteter utsläppsrätter som avses i artiklarna 3c.6 och 10a.8 fjärde stycket. Återstoden av utsläppsrätterna för dessa år ska tilldelas gratis.

Från och med den 1 januari 2026 ska hela den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året auktioneras ut, med undantag för den kvantitet utsläppsrätter som avses i artiklarna 3c.6 och 10a.8 fjärde stycket."

b) Följande punkt ska införas:

"1a. Utsläppsrätter som tilldelas gratis ska tilldelas luftfartygsoperatörer i proportion till deras andel av verifierade utsläpp från luftfartsverksamhet som rapporteras för 2023. Den beräkningen ska också ta hänsyn till verifierade utsläpp från luftfartsverksamhet som rapporterats för flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem först från och med den 1 januari 2024. Senast den 30 juni det aktuella året ska de behöriga myndigheterna utfärda de utsläppsrätter som tilldelas gratis för det året."

c) Punkt 2 ska utgå.

d) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

"3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med närmare bestämmelser för medlemsstaternas auktionering av utsläppsrätter för luftfart i enlighet med punkterna 1 och 1a i denna artikel, inbegripet närmare förfaranden för auktionering som krävs för överföring av en andel av intäkterna från sådan auktionering till unionens allmänna budget som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Det antal utsläppsrätter som varje medlemsstat ska auktionera ut under varje period ska vara proportionellt mot medlemsstatens andel av de totala tillskrivna luftfartsutsläppen för alla medlemsstater under det referensår avseende vilket uppgifter rapporterats enligt artikel 14.3 och kontrollerats enligt artikel 15. För varje period som avses i artikel 13 ska referensåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före inledningen av den period som auktionen avser. De delegerade akterna ska säkerställa att principerna i artikel 10.4 första stycket följs.



4. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel ska användas, med undantag för intäkter som fastställts såsom egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget och som tagits upp i unionens allmänna budget. Medlemsstaterna ska använda intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter, eller ett ekonomiskt värde motsvarande dessa intäkter, i enlighet med artikel 10.3 i detta direktiv.”

4. Artiklarna 3e och 3f ska utgå.

5. Artikel 11a ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1, 2 och 3 ska ersättas med följande:

”1. Om inte annat följer av punkterna 2 och 3 i denna artikel ska luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller som är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, kunna använda följande enheter för att fullgöra sina skyldigheter enligt artikel 12.9 annullera enheter med avseende på den kvantitet som de informerats om enligt artikel 12.6:

a) Reduktionsenheter som auktoriserats av parter som deltar i den mekanism som inrättats enligt artikel 6.4 i Parisavtalet.

b) Reduktionsenheter som auktoriserats av de parter som deltar i program för utfärdande av reduktionsenheter som har ansetts godtagbara av Icao-rådet i enlighet med den genomförandeakt som antagits enligt punkt 8.

c) Reduktionsenheter som auktoriserats av parterna genom avtal enligt punkt 5.

d) Reduktionsenheter som utfärdats för projekt på unionsnivå enligt artikel 24a.

2. Enheter som avses i punkt 1 a och b får användas om följande villkor är uppfyllda:

a) De härrör från en stat som är part i Parisavtalet vid tidpunkten för användningen.

b) De härrör från en stat som förtecknas i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 25a.3 förtecknas som deltagande i Icaos system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia). Detta villkor ska inte gälla för utsläpp före 2027 och inte heller för de minst utvecklade länderna eller små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition, med undantag för stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet.

3. Enheter som avses i punkt 1 a, b och c får användas om arrangemang för godkännande från de deltagande parterna har inrättats, om rapportering av antropogena utsläpp från källor och upptag i sänkor som omfattas av de deltagande parternas nationellt fastställda bidrag anpassas i rätt tid och om dubbelräkning och nettoökning av globala utsläpp undviks.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa närmare krav för de arrangemang som avses i första stycket i denna punkt, vilka kan inbegripa rapporterings- och registreringskrav, och för att förteckna de stater eller program som tillämpar dessa arrangemang. Dessa arrangemang ska ta hänsyn till flexibilitet som beviljas de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

b) Punkt 4 ska utgå.

c) Följande punkt ska läggas till:

”8. Kommissionen ska anta genomförandeakter med en förteckning över enheter som Icao-rådet har ansett vara godtagbara och som uppfyller villkoren i punkterna 2 och 3 i denna artikel. Kommissionen ska vid behov även anta genomförandeakter för att uppdatera den förteckningen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

6. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. I enlighet med den metod som anges i den genomförandeakt som avses i punkt 8 i denna artikel ska medlemsstaterna varje år beräkna kompensationskraven för föregående kalenderår för flygningar till, från och mellan stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och för flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3, och ska senast den 30 november varje år informera luftfartygsoperatörerna.

I enlighet med den metod som anges i den genomförandeakt som avses i punkt 8 i denna artikel ska medlemsstaterna även beräkna de totala slutliga kompensationskraven för en viss period för efterlevnad av Corsia och, senast den 30 november året efter det sista året av den relevanta perioden för efterlevnad av Corsia, informera de luftfartygsoperatörer som uppfyller villkoren i tredje stycket i denna punkt om de kraven.

Medlemsstaterna ska informera de luftfartygsoperatörer som uppfyller samtliga följande villkor om kompensationsnivån:

- a) Luftfartygsoperatörerna innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat, eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier.
- b) De producerar mer än 10 000 ton koldioxidutsläpp årligen från användning av flygplan med en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg vilka utför flygningar som omfattas av bilaga I, utom sådana som avgår från och ankommer till samma medlemsstat, inklusive medlemsstatens yttersta randområden, från och med den 1 januari 2021.

Vid tillämpningen av första stycket b ska koldioxidutsläpp från följande typer av flygningar inte beaktas:

- i) Statsluftfart.
- ii) Humanitära flygningar.
- iii) Sjuktransport.
- iv) Flygningar för militära ändamål.
- v) Flygningar för brandbekämpning.
- vi) Flygningar som föregår eller följer på en humanitär flygning, sjuktransport eller flygning för brandbekämpning, förutsatt att sådana flygningar gjordes med samma luftfartyg och var nödvändiga för att genomföra den berörda humanitära eller medicinska verksamheten eller brandbekämpningsverksamheten eller för att flytta luftfartyget efter dessa verksamheter inför nästa verksamhet.”

b) Följande punkter ska läggas till:

”8. Beräkningen av de kompensationskrav som avses i punkt 6 i denna artikel med avseende på tillämpningen av Corsia ska göras i enlighet med en metod som ska fastställas av kommissionen för flygningar till, från och mellan stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och för flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa metoden för beräkningen av kompensationskrav för luftfartygsoperatörer enligt första stycket i denna punkt.

Dessa genomförandeakter ska särskilt innehålla närmare bestämmelser om tillämpningen av de krav som följer av de relevanta bestämmelserna i detta direktiv, särskilt artiklarna 3c, 11a, 12 och 25a och, i största möjliga utsträckning, mot bakgrund av de relevanta bestämmelserna i detta direktiv, de krav som följer av internationella standarder och internationell rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet för Corsia (Corsia Sarps).

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2. Den första genomförandeakten av detta slag ska antas senast den 30 juni 2024.

9. Luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller som är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, ska annullera enheter som avses i artikel 11a endast med avseende på den kvantitet som den medlemsstaten har informerat om i enlighet med punkt 6 för den relevanta perioden för efterlevnad av Corsia. Annulleringen ska ske senast den 31 januari 2025 för utsläpp under perioden 2021–2023 och senast den 31 januari 2028 för utsläpp under perioden 2024–2026.”

7. I artikel 14 ska följande punkter läggas till:

”5. Luftfartygsoperatörer ska en gång om året rapportera om de icke-koldioxideffekter från luftfarten som uppstår från och med den 1 januari 2025. I detta syfte ska kommissionen senast den 31 augusti 2024 anta en genomförandeakt enligt punkt 1 för att inbegripa luftfartens icke-koldioxideffekter i en övervaknings-, rapporterings- och verifieringsram. Denna övervaknings-, rapporterings- och verifieringsram ska åtminstone innehålla tillgängliga tredimensionella flygbanedata för luftfartyg samt luftfuktighet och lufttemperatur för att göra det möjligt att ta fram en koldioxidekvivalent per flygning. Kommissionen ska i mån av tillgängliga resurser säkerställa att det finns verktyg till hands för att underlätta och i största möjliga utsträckning automatisera övervakningen, rapporteringen och verifieringen i syfte att minimera den administrativa bördan.

Från och med den 1 januari 2025 ska medlemsstaterna säkerställa att varje luftfartygsoperatör övervakar och till den berörda myndigheten rapporterar de icke-koldioxideffekterna av varje luftfartyg som operatören bedriver verksamhet med under varje kalenderår efter utgången av varje år i enlighet med de genomförandeakter som avses i punkt 1.

Kommissionen ska varje år från och med 2026, som en del av den rapport som avses i artikel 10.5, överlämna en rapport om resultaten av tillämpningen av den övervaknings-, rapporterings- och verifieringsram som avses i det första stycket i denna punkt.

Senast den 31 december 2027 ska kommissionen, på grundval av resultaten av tillämpningen av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsramen för luftfartens icke-koldioxideffekter, lägga fram en rapport och, när så är lämpligt och efter att först ha gjort en konsekvensbedömning, ett lagstiftningsförslag för att begränsa luftfartens icke-koldioxideffekter genom att utvidga tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta luftfartens icke-koldioxideffekter.

6. Kommissionen ska, på ett användarvänligt sätt, offentliggöra åtminstone följande aggregerade uppgifter om årliga utsläpp från luftfartsverksamhet som rapporterats till medlemsstaterna eller översänts till kommissionen i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 (\*) och artikel 7 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 (\*\*) senast tre månader efter det att respektive rapporteringstidsfrist löpt ut:

a) För varje par av flygplatser inom EES:

- i) Utsläppen från alla flygningar.
- ii) Totalt antal flygningar.
- iii) Totalt antal passagerare.
- iv) Typer av luftfartyg.

b) För varje luftfartygsoperatör:

- i) Uppgifter om utsläppen från flygningar inom EES, flygningar som avgår från EES, flygningar som ankommer till EES och flygningar mellan två tredjeländer, uppdelade på par av stater, samt utsläpp som omfattas av skyldigheten att annullera utsläppsenheter som är godtagbara inom ramen för Corsia.
- ii) Kompensationskravens mängd, beräknad i enlighet med artikel 12.8.
- iii) Mängd och typ av reduktionsenheter enligt artikel 11a som använts för att uppfylla luftfartygsoperatörens kompensationskrav enligt led ii i denna punkt.
- iv) Mängd och typ av bränslen som använts och för vilka emissionsfaktorn är noll enligt detta direktiv eller som ger luftfartygsoperatören rätt att ta emot utsläppsrätter enligt artikel 3c.6.

För leden a och b i första stycket får en luftfartygsoperatör under särskilda omständigheter, när den trafikerar ett mycket begränsat antal flygplatspar eller ett mycket begränsat antal par av stater som omfattas av kompensationskrav eller ett mycket begränsat antal par av stater som inte omfattas av kompensationskrav, begära att den administrerande medlemsstaten inte offentliggör sådana uppgifter på luftfartygsoperatörsnivå och ska då förklara varför ett röjande av uppgifterna skulle anses skada dess kommersiella intressen. På grundval av detta får den administrerande staten begära att kommissionen offentliggör dessa uppgifter på en högre aggregeringsnivå. Kommissionen ska fatta beslut om begäran.

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

(\*\*) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd (EUT L 250, 30.9.2019, s. 10)."

8. Artikel 18a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Om inga av de tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförts av en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 b i denna artikel under de två första åren för varje period enligt artikel 13 tillskrivits luftfartygsoperatörens administrerande medlemsstat, ska luftfartygsoperatören överföras till en annan administrerande medlemsstat för den följande perioden. Den nya administrerande medlemsstaten ska vara den medlemsstat med de största skattade tillskrivna luftfartsutsläppen från flygningar som genomförs av den luftfartygsoperatören under de två första åren av den föregående perioden."

b) I punkt 3 ska led b ersättas med följande:

"b) från och med 2024, minst vartannat år, uppdatera förteckningen genom att ta med de luftfartygsoperatörer som efter det angivna datumet bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I; om en luftfartygsoperatör inte har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I under de fyra på varandra följande kalenderår som föregår uppdateringen av förteckningen, ska den luftfartygsoperatören inte tas med i förteckningen."

9. Artikel 25a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Unionen och dess medlemsstater ska fortsätta att eftersträva avtal om globala åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från luftfarten som är anpassade till målen i förordning (EU) 2021/1119 och i Parisavtalet. Med beaktande av sådana avtal ska kommissionen överväga huruvida ändringar av detta direktiv är nödvändiga med avseende på luftfartygsoperatörer."

b) Följande punkter ska läggas till:

"3. Kommissionen ska anta en genomförandeakt med en förteckning över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses tillämpa Corsia med avseende på detta direktiv, med referensvärdet för 2019 som referensvärde för 2021–2023 och ett referensvärde på 85 % av 2019 års utsläpp för varje år från och med 2024. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

4. När det gäller utsläpp till och med den 31 december 2026 från flygningar till eller från stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att överlämna utsläppsrapporter i enlighet med artikel 12.3 med avseende på dessa utsläpp.

5. När det gäller utsläpp till och med den 31 december 2026 från flygningar mellan EES och stater som inte förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel, utom flygningar till Schweiz och Förenade kungariket, ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att överlämna utsläppsrapporter i enlighet med artikel 12.3 med avseende på dessa utsläpp.

6. När det gäller utsläpp från flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition, utom de som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel och de stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet, ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att överlämna utsläppsrapporter i enlighet med artikel 12.3 med avseende på dessa utsläpp.

7. Om kommissionen fastställer att det föreligger en betydande snedvridning av konkurrensen, såsom snedvridning som orsakas av att ett tredjeland tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella rätt eller underlåter att verkställa Corsia-bestämmelserna på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer, vilken skadar luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, ska kommissionen anta genomförandeakter för att undanta dessa luftfartygsoperatörer från kompensationskrav enligt artikel 12.9 med avseende på utsläpp från flygningar till och från sådana stater. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

8. Om luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller som är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, utför flygningar mellan två olika stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel, inklusive flygningar mellan Schweiz, Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel, och dessa stater tillåter luftfartygsoperatörer att använda andra enheter än de som anges i den förteckning som antagits enligt artikel 11a.8, ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som gör det möjligt för dessa luftfartygsoperatörer att använda enhetstyper utöver dem som anges i den förteckningen eller att inte vara bundna av villkoren i artikel 11a.2 och 11a.3 med avseende på utsläpp från sådana flygningar. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

10. Artiklarna 28a och 28b ska ersättas med följande:

”Artikel 28a

#### **Tillämpliga undantag före det obligatoriska genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd**

1. Genom undantag från artiklarna 12.3, 14.3 och 16 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och ska inte vidta några åtgärder mot luftfartygsoperatörer med avseende på

- a) alla utsläpp från flygningar till och från flygplatser belägna i stater utanför EES, utom flygningar till flygplatser belägna i Förenade kungariket eller Schweiz, under varje kalenderår från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2026, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b,
- b) alla utsläpp från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 i EUF-fördraget och en flygplats belägen i en annan region av EES under varje kalenderår från och med den 1 januari 2013 till och med den 31 december 2023, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b.

Vid tillämpningen av artiklarna 11a, 12 och 14 ska de verifierade utsläppen från andra flygningar än de som avses i första stycket i denna punkt anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp.

2. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrapporter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 1 januari 2013–31 december 2026 minska för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp från flygningar som inte omfattas av undantagen i punkt 1 a och b i den här artikeln.

3. Genom undantag från artikel 3g ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att lämna in övervakningsplaner med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp från flygningar som omfattas av undantagen i punkt 1 a och b i den här artikeln.

4. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen från en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga utsläpp på mindre än 25 000 ton koldioxid eller en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga utsläpp på mindre än 3 000 ton koldioxid från andra flygningar än de som avses i punkt 1 a och b i den här artikeln anses vara verifierade utsläpp om de fastställs med hjälp av det verktyg för små utsläppskällor som godkänts genom kommissionens förordning (EU) nr 606/2010 (\*) och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att dessa förfaranden inte ger lägre noggrannhet än verktyget för små utsläppskällor.

5. Punkt 1 i den här artikeln ska tillämpas på länder med vilka ett avtal enligt artikel 25 eller 25a har ingåtts, och enbart i enlighet med villkoren i ett sådant avtal.

#### Artikel 28b

### Kommissionens rapportering om och översyn av genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd

1. Före den 1 januari 2027 och därefter vart tredje år ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om framstegen i Icaos förhandlingar om att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från och med 2021, i synnerhet i fråga om

- a) de relevanta Icao-instrumenten, däribland standarder och rekommenderad praxis, samt framstegen med genomförandet av alla delar av Icaos korg av åtgärder för att uppnå det eftersträvade långsiktiga globala mål som antogs vid Icaos 41:a församling,
- b) rekommendationer som godkänts av Icao-rådet och som är av relevans för den globala marknadsbaserade åtgärden, däribland eventuella ändringar av referensvärden,
- c) inrättandet av ett globalt register,
- d) inhemska åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp från och med 2021,
- e) tredjeländers grad av deltagande i kompensation enligt Corsia, däribland konsekvenserna av deras reservationer med avseende på ett sådant deltagande, och
- f) annan relevant internationell utveckling och tillämpliga instrument samt framsteg med att minska luftfartens totala inverkan på klimatförändringarna.

I linje med Parisavtalets globala översyn ska kommissionen även rapportera om insatser för att uppfylla luftfartsektorns eftersträvade långsiktiga globala mål om att få ner luftfartens utsläpp till netto noll senast 2050, vilket ska bedömas i överensstämmelse med de kriterier som avses i första stycket, leden a–f.

2. Kommissionen ska senast den 1 juli 2026 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en bedömning av miljönyttan med Icaos globala marknadsbaserade åtgärd, däribland dess allmänna ambition i förhållande till målen enligt Parisavtalet, graden av deltagande i kompensation enligt Corsia, dess verkställbarhet, transparens, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, kvaliteten på utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register, ansvarsskyldighet samt regler för användning av biobränslen. Kommissionen ska även offentliggöra den rapporten senast den 1 juli 2026.

3. Kommissionens rapport som avses i punkt 2 ska åtföljas av ett lagstiftningsförslag, när så är lämpligt, om ändring av detta direktiv på ett sätt som är förenligt med Parisavtalets temperaturmål, unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030 och målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050, och i syfte att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten i unionens klimatåtgärder. Ett åtföljande förslag ska på lämpligt sätt föreskriva att EU:s utsläppshandelssystem ska tillämpas på avgående flygningar från flygplatser belägna i stater i EES till flygplatser belägna utanför EES från och med januari 2027 men inte på ankommande flygningar från flygplatser belägna utanför EES. Om den rapport som avses i punkt 2 visar

- a) att Icaos församling inte skärpt Corsia senast den 31 december 2025 i överensstämmelse med sitt eftersträvade långsiktiga globala mål för att nå målen i Parisavtalet, eller

- b) att stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 står för mindre än 70 % av utsläppen från internationell luftfart utifrån senast tillgängliga uppgifter,

Förslaget ska även på lämpligt sätt göra det möjligt för luftfartygsoperatörer att dra av eventuella kostnader för Corsia-kompensation på dessa flyglinjer för att undvika dubbla avgifter. Om villkoren i första stycket, leden a och b i denna punkt inte är uppfyllda ska förslaget ändra detta direktiv på lämpligt sätt så att EU:s utsläppshandelssystem fortsätter att tillämpas endast på flygningar inom EES, på flygningar till Schweiz och till Förenade kungariket och på flygningar till stater som inte förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3.”

(\*) Kommissionens förordning (EU) nr 606/2010 av den 9 juli 2010 om godkännande av ett förenklat verktyg som utvecklats av Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) för att beräkna bränsleförbrukningen för vissa luftfartygsoperatörer med små utsläpp (EUT L 175, 10.7.2010, s. 25).”

11. I artikel 30 ska följande punkt läggas till:

”8. Under 2026 ska kommissionen ta med följande i den rapport som föreskrivs i artikel 10.5:

- a) En utvärdering av miljö- och climateffekterna av flygningar på mindre än 1 000 km och överväganden av möjliga sätt att minska dessa effekter, däribland en undersökning av de alternativa kollektivtrafikslag som finns tillgängliga och den ökade användningen av hållbara flygbränslen.
- b) En utvärdering av miljö- och climateffekterna av flygningar som utförs av operatörer som är undantagna enligt leden h eller k i posten ”Luftfart” i kolumnen ”Verksamhet” i tabellen i bilaga I, samt överväganden kring möjliga sätt att minska dessa effekter.
- c) En utvärdering av de sociala effekterna av detta direktiv för luftfartssektorn, bland annat dess arbetskraft och kostnaderna för flygresor.
- d) En utvärdering av flygförbindelserna med öar och avlägsna territorier, inklusive överväganden kring konkurrenskraft och koldioxidläckage samt miljö- och climateffekter.

Den rapport som avses i artikel 10.5 ska i förekommande fall även beaktas vid en framtida revidering av detta direktiv.”

12. Bilagorna I och IV ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

## Artikel 2

### **Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2023. De ska genast underrätta kommissionen om texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 10 maj 2023.

*På Europaparlamentets vägnar*  
R. METSOLA  
Ordförande

*På rådets vägnar*  
J. ROSWALL  
Ordförande

---



## BILAGA

1. I kolumnen "Verksamhet" i tabellen i bilaga I till direktiv 2003/87/EG ska posten "Luftfart" ändras på följande sätt:

a) Följande stycke ska införas efter första stycket:

"Flygningar mellan flygplatser belägna i två olika stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 samt, vid tillämpning av artiklarna 12.6, 12.8 och 28c, alla andra flygningar som genomförs mellan flygplatser belägna i två olika tredjeländer av luftfartygsoperatörer som uppfyller samtliga följande villkor:

- a) Luftfartygsoperatörerna innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat, eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier.
- b) De producerar mer än 10 000 ton koldioxidutsläpp årligen från användning av flygplan med en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg vilka utför flygningar som omfattas av denna bilaga, utom sådana som avgår från och ankommer till samma medlemsstat, inklusive medlemsstatens yttersta randområden, från och med den 1 januari 2021. Vid tillämpningen av denna punkt ska utsläpp från följande typer av flygningar inte beaktas:
  - i) Statsluftfart.
  - ii) Humanitära flygningar.
  - iii) Sjuktransport.
  - iv) Flygningar för militära ändamål.
  - v) Flygningar för brandbekämpning.
  - vi) Flygningar som föregår eller följer på en humanitär flygning, sjuktransport eller flygning för brandbekämpning, förutsatt att sådana flygningar gjordes med samma luftfartyg och var nödvändiga för att genomföra den berörda humanitära eller medicinska verksamheten eller brandbekämpningsverksamheten eller för att flytta luftfartyget efter dessa verksamheter inför nästa verksamhet."

b) I led i ska siffran "30 000" ersättas med siffran "50 000".

2. I del B i bilaga IV till direktiv 2003/87/EG ska avsnittet "Övervakning av koldioxidutsläpp" ändras på följande sätt:

a) Följande mening ska läggas till i slutet av fjärde stycket:

"Emissionsfaktorn för flygfotogen (Jet A1 eller Jet A) ska vara 3,16 (ton koldioxid/ton bränsle)."

b) Följande stycke ska införas efter fjärde stycket:

"Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung med användning av väte från förnybara källor som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001 ska anses generera nollutsläpp för de luftfartygsoperatörer som använder dem fram till dess att den genomförandeakt som avses i artikel 14.1 i det här direktivet har antagits."

---

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2023/957****av den 10 maj 2023****om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Parisavtalet <sup>(4)</sup>, som antogs den 12 december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) (*Parisavtalet*), trädde i kraft den 4 november 2016. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen i den globala medeltemperaturen långt under 2 °C över förindustriell nivå och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå. Det åtagandet har förstärkts genom antagandet, inom ramen för UNFCCC, av klimatpakten från Glasgow den 13 november 2021, i vilken partskonferensen för UNFCCC, som fungerar som möte för parterna i Parisavtalet, konstaterar att klimatförändringarnas effekter kommer att vara mycket mindre vid en temperaturökning på 1,5 °C jämfört med 2 °C, och beslutar att göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C.
- (2) Behovet av att hålla Parisavtalets mål på 1,5 °C vid liv har blivit ännu mer akut efter det att den mellanstatliga panelen för klimatförändringar i sin sjätte utvärderingsrapport kommit fram till att den globala uppvärmningen endast kan begränsas till 1,5 °C om kraftiga och varaktiga minskningar av de globala växthusgasutsläppen inom detta årtionde görs omedelbart.
- (3) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given (*den europeiska gröna given*).
- (4) I den europeiska gröna given kombineras en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i unionen senast 2050 och fastställs en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där ekonomisk tillväxt är frikopplad från resursanvändningen. Den syftar också till att skydda, bevara och förbättra unionens naturkapital och skydda medborgarnas hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och

<sup>(1)</sup> EUT C 152, 6.4.2022, s. 175.

<sup>(2)</sup> EUT C 301, 5.8.2022, s. 116.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2023 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 25 april 2023.

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

effekter. Denna omställning påverkar arbetstagare från olika sektorer på olika sätt. Samtidigt har den omställningen jämställdhetsrelaterade aspekter och påverkar även särskilt vissa missgynnade och sårbara grupper, såsom äldre, personer med funktionsnedsättning, personer med minoritetsbakgrund i fråga om ras eller etnisk tillhörighet och individer och hushåll med låga eller medellåga inkomster. Den innebär också större utmaningar för vissa regioner, särskilt strukturellt missgynnade regioner, perifera områden samt på öar. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

- (5) Behovet och värdet av att förverkliga den europeiska gröna given har bara ökat mot bakgrund av covid-19-pandemins mycket allvarliga effekter på unionsmedborgarnas hälsa, livs- och arbetsvillkor och välbefinnande. Dessa effekter har visat att vårt samhälle och vår ekonomi måste förbättra sin motståndskraft när det gäller externa chocker och agera tidigt för att förebygga eller mildra dem på ett rättvist sätt där ingen lämnas utanför, inte heller de som riskerar att drabbas av energifattigdom. EU:s medborgare fortsätter att uttrycka starka åsikter om att detta särskilt gäller för klimatförändringarna.
- (6) I det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020 åtog sig unionen att senast 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer.
- (7) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 <sup>(5)</sup> har unionen i lagstiftningen fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 och målet att därefter uppnå negativa utsläpp. I den förordningen fastställs också ett bindande inhemskt unionsmål att senast 2030 minska nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer, och föreskrivs att kommissionen ska sträva efter att anpassa alla framtida utkast till åtgärder eller lagstiftningsförslag, inbegripet budgetförslag, till målen i den förordningen, och i de fall då inga anpassningar görs ange skälen till detta som en del av den konsekvensbedömning som åtföljer dessa förslag.
- (8) Alla sektorer inom ekonomin måste bidra till att uppnå de utsläppsminskningar som fastställs i förordning (EU) 2021/1119. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG <sup>(6)</sup> ändras därför för att inkludera sjötransportverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem i syfte att säkerställa att denna verksamhet bidrar med sin skäliga andel till unionens höjda klimatmål och till målen i Parisavtalet. Det är därför även nödvändigt att ändra Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 <sup>(7)</sup> för att beakta inkluderingen av sjötransportverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem.
- (9) För att ta hänsyn till unionens höjda klimatmål och målen i Parisavtalet bör dessutom tillämpningsområdet för förordning (EU) 2015/757 ändras. Ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering är en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder, effektivitetsstandarder eller andra relevanta åtgärder, oavsett om de tillämpas på unionsnivå eller globalt. Även om koldioxid (CO<sub>2</sub>) står för den största delen av växthusgasutsläppen från sjöfartsverksamhet utgör metan (CH<sub>4</sub>) och dikväveoxid (N<sub>2</sub>O) en betydande del av dessa utsläpp. Ett inkluderande av metan- och dikväveoxidutsläpp i förordning (EU) 2015/757 skulle gynna miljöintegriteten och främja god praxis, och bör tillämpas från och med 2024. Fartyg för styckegods med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 står för en betydande andel av växthusgasutsläppen från alla fartyg för styckegods. För att öka miljöeffektiviteten hos systemet för övervakning, rapportering och verifiering, säkerställa lika villkor och minska risken för kringgående bör fartyg för styckegods med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europensk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(7)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

inkluderas i förordning (EU) 2015/757 från och med 2025. Offshorefartyg står för en betydande andel av växthusgasutsläppen. Därför bör den förordningen också tillämpas på offshorefartyg med en bruttodräktighet på 400 och däröver från och med 2025. Kommissionen bör före den 31 december 2024 bedöma huruvida ytterligare fartygstyper med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 bör omfattas förordning (EU) 2015/757.

- (10) Förordning (EU) 2015/757 bör ändras så att företagen åläggs att rapportera aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå och lämna in sådana uppgifter till den ansvariga administrerande myndigheten och lämna in sina verifierade övervakningsplaner för godkännande till den myndigheten. Vid kontroll på företagsnivå bör kontrollören inte kontrollera utsläppsrapporter på fartygsnivå eller de rapporter på fartygsnivå som ska lämnas in vid företagsbyte, eftersom de rapporterna på fartygsnivå redan kommer att ha kontrollerats. För att säkerställa enhetlighet i administration och verkställighet bör den enhet som ansvarar för efterlevnaden av förordning (EU) 2015/757 vara densamma som den enhet som ansvarar för efterlevnaden av direktiv 2003/87/EG.
- (11) För att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fungerar effektivt på administrativ nivå och för att beakta inkluderingen av metan- och dikväveoxidutsläpp samt inkluderingen av växthusgasutsläpp från offshorefartyg, i tillämpningsområdet för förordning (EU) 2015/757, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på de övervakningsmetoder och -regler och rapporteringsregler för utsläpp som omfattas av förordning (EU) 2015/757, samt på all annan relevant information som fastställs i den förordningen, reglerna för godkännande av övervakningsplaner och ändringar av dessa till de ansvariga administrerande myndigheterna, reglerna för övervakning, rapportering och inlämnande av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå och reglerna för verifiering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå, samt för utfärdande av verifieringsrapporter för aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(8)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (12) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att fastställa regler för övervakning, rapportering och verifiering som är nödvändiga för en utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportsektorn och för att säkerställa övervakning, rapportering och verifiering av ytterligare växthusgasutsläpp och utsläpp från ytterligare fartygstyper, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av målens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (13) Förordning (EU) 2015/757 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Ändringar av förordning (EU) 2015/757

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

1. Rubriken ska ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG”.

<sup>(8)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

2. I hela förordningen, utom i artiklarna 2, 5.2 och 21.5 och bilagorna I och II, ska begreppet "koldioxid" ersättas med "växthusgas" och eventuella nödvändiga grammatiska ändringar göras.
3. Artikel 1 ska ersättas med följande:

"Artikel 1

### Innehåll

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

4. I artikel 2 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer avseende växthusgasutsläpp under deras resor för att transportera gods eller passagerare i kommersiellt syfte, från sådana fartygs senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn, samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

1a. Från och med den 1 januari 2025 ska denna förordning även tillämpas på fartyg för styckegods med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 avseende växthusgasutsläpp under deras resor för att transportera gods i kommersiellt syfte från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn, samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, och på offshorefartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 avseende växthusgasutsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn, samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

1b. Från och med den 1 januari 2025 ska denna förordning tillämpas på offshorefartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 avseende växthusgasutsläppen under deras resor från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn, samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

1c. De växthusgaser som omfattas av denna förordning är:

- a) koldioxid (CO<sub>2</sub>),
- b) metan (CH<sub>4</sub>), med avseende på utsläpp från och med 2024, och
- c) dikväveoxid (N<sub>2</sub>O), med avseende på utsläpp från och med 2024.

När det i denna förordning hänvisas till totala aggregerade utsläpp av växthusgaser eller totala aggregerade växthusgasutsläpp ska detta förstås som en hänvisning till den totala aggregerade mängden av varje gas separat."

5. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Leden a–d ska ersättas med följande:

- "a) *wäxthusgasutsläpp*: växthusgaser som omfattas av denna förordning i överensstämmelse med artikel 2.1c första stycket och som släpps ut från fartyg.
- b) *anlöpshamn*: anlöpshamn enligt definitionen i artikel 3 z i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (\*).

- c) *resa*: en förflyttning av ett fartyg som påbörjas eller avslutas i en anlöpshamn.
- d) *företag*: rederi enligt definitionen i artikel 3 w i direktiv 2003/87/EG.

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

- b) Led m ska ersättas med följande:

"m) *rapporteringsperiod*: perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december ett givet år, för resor som påbörjas och avslutas under två olika år ska berörda uppgifter redovisas under det första berörda året."

- c) Följande led ska läggas till:

"p) *ansvarig administrerande myndighet*: den administrerande myndigheten för ett rederi som avses i artikel 3gf i direktiv 2003/87/EG.

q) *aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå*: summan av utsläpp av växthusgaser som omfattas av direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet och i enlighet med bilaga I det direktivet som ska rapporteras av ett företag enligt det direktivet för alla fartyg som företaget ansvarar för under rapporteringsperioden."

- 6. I artikel 4 ska följande punkt läggas till:

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

- 7. I artikel 5 ska punkt 2 ersättas med följande:

"2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 i denna förordning för att ändra bilagorna I och II till denna förordning, i syfte att beakta inkluderingen av metan- och dikväveoxidutsläpp samt inkluderingen av växthusgasutsläpp från offshorefartyg i tillämpningsområdet för denna förordning, och ändringar av direktiv 2003/87/EG, samt för att anpassa dessa bilagor till de genomförandeakter som antagits enligt artikel 14.1 i det direktivet, med relevanta internationella bestämmelser och med internationella samt europeiska normer. Kommissionen har också befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 i denna förordning för att ändra bilagorna I och II till denna förordning i syfte att förfina de aspekter i övervakningsmetoderna som anges där, mot bakgrund av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och för att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med direktiv 2003/87/EG fungerar ändamålsenligt.

Kommissionen ska senast den 1 oktober 2023 anta de delegerade akterna för att beakta inkluderingen av metan- och dikväveoxidutsläpp samt inkluderingen av växthusgasutsläpp från offshorefartyg, i tillämpningsområdet för denna förordning, såsom avses i första stycket i denna punkt. Metoderna för övervakning av metan- och dikväveoxidutsläpp ska baseras på samma principer som de metoder för övervakning av koldioxidutsläpp som anges i bilaga I till denna förordning, med eventuella nödvändiga justeringar för att återspegla olika sorters växthusgaser. De metoder som anges i bilaga I till denna förordning och reglerna i bilaga II till denna förordning ska, när så är lämpligt, anpassas till de metoder och regler som anges i en Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG."

- 8. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 3 ska led b ersättas med följande:

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

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

c) Följande punkter ska läggas till:

”6. Senast den 1 april 2024 ska företagen, för vart och ett av deras fartyg som omfattas av denna förordning, till den ansvariga administrerande myndigheten lämna in en övervakningsplan som av kontrollören har bedömts vara i överensstämmelse med denna förordning och som avspeglar inkluderingen av metan- och dikväveoxidutsläpp i tillämpningsområdet för denna förordning.

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

8. Senast den 6 juni 2025 ska de ansvariga administrerande myndigheterna godkänna den övervakningsplan som företagen lämnat in i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med tredje stycket i denna punkt. För fartyg som omfattas av direktiv 2003/87/EG för första gången efter den 1 januari 2024 ska den ansvariga administrerande myndigheten godkänna den inlämnade övervakningsplanen inom fyra månader från fartygets första anlop i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion, i enlighet med reglerna i de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med tredje stycket i denna punkt.

Senast den 1 oktober 2023 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra artiklarna 6 – 10 med avseende på reglerna i de artiklarna för övervakningsplaner för att beakta inkluderingen av metan- och dikväveoxidutsläpputsläpp samt inkluderingen av växthusgasutsläpp från offshorefartyg i denna förordnings tillämpningsområde.

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

9. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Ändringar av övervakningsplanen enligt punkt 2 b, c och d i denna artikel ska bedömas av kontrollören i enlighet med artikel 13.1. Efter bedömningen ska kontrollören meddela företaget om ändringarna uppfyller kraven. Företaget ska lämna in sin ändrade övervakningsplan till den ansvariga administrerande myndigheten så snart det har fått ett meddelande från kontrollören om att övervakningsplanen överensstämmer med kraven.”

b) Följande punkt ska läggas till:

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

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

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

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

11. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande stycke läggas till:

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

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Vid företagsbyte ska det tidigare företaget så nära som praktiskt möjligt den dag då bytet slutförs och senast tre månader därefter till den ansvariga administrerande myndigheten, till myndigheterna i de berörda flaggstaterna för fartyg som för en medlemsstats flagg, till det nya företaget och till kommissionen lämna en verifierad rapport med samma poster som den utsläppsrapport som avses i punkt 1, men som är begränsad till den period som motsvarar den verksamhet som bedrivs under dess ansvar.”

c) Följande punkt ska läggas till:

”4. Senast den 1 oktober 2023 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra artiklarna 11, 11a, och 12 med avseende på rapporteringsreglerna för att beakta inkluderingen av metan- och dikväveoxidutsläpp, samt inkluderingen av växthusgasutsläpp från offshorefartyg i denna förordnings tillämpningsområde.”

12. Följande artikel ska införas:

”Artikel 11a

### **Rapportering och inlämning av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå**

1. Företagen ska fastställa de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå under en rapporteringsperiod på grundval av uppgifterna i utsläppsrapporten och den rapport som avses i artikel 11.2 för varje fartyg som de ansvarade för under rapporteringsperioden i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 4 i den här artikeln.

2. Från och med 2025 ska företag senast den 31 mars varje år till den ansvariga administrerande myndigheten inlämna de aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå som omfattar utsläppen under rapporteringsperioden för det föregående året som ska rapporteras enligt direktiv 2003/87/EG avseende sjötransportverksamhet, i enlighet med bestämmelserna i de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 4 i denna artikel och som har verifierats i enlighet med kapitel III i denna förordning.

3. Den ansvariga administrerande myndigheten får kräva att företagen lämnar in verifierade aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå som avses i punkt 2 tidigare än den 31 mars, men inte tidigare än den 28 februari.

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



13. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

14. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) Följande punkter ska läggas till:

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

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

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

15. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

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

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

b) Följande punkt ska läggas till:

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

16. I artikel 15 ska följande punkt läggas till:

”6. När det gäller verifiering av aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå ska kontrollören och företaget följa bestämmelserna för verifiering i de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 13.6. Kontrollören ska inte verifiera utsläppsrapporten och den rapport som avses i artikel 11.2 för varje fartyg som företaget ansvarar för.”

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

”1. Kontrollörer som bedömer övervakningsplaner, utsläppsrapporter, de rapporter som avses i artikel 11.2 i denna förordning och aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå samt utfärda de verifieringsrapporter som avses i artikel 13.3 och 13.5 i denna förordning och dokument om överensstämmelse som avses i artikel 17.1 i denna förordning ska vara ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för den verksamhet som omfattas av tillämpningsområdet för den här förordningen.”

18. Artikel 20 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

Om ett fartyg som avses i första stycket befinner sig i en av hamnarna i den medlemsstat vars flagg fartyget för får den berörda medlemsstaten, efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att inkomma med synpunkter, utfärda ett flaggstatsbeslut om kvarhållande till dess att företaget uppfyller sina övervaknings- och rapporteringsskyldigheter. Den ska underrätta kommissionen, Emsa och övriga medlemsstater om detta.

Fullgörandet av dessa övervaknings- och rapporteringsskyldigheter ska intygas genom att ett giltigt dokument om överensstämmelse delges den behöriga nationella myndighet som utfärdade avvisningsbeslutet. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörettsliga regler för fartyg i nödsituationer.”

b) I punkt 5 ska följande stycke läggas till:

”Möjligheten att göra undantag enligt första stycket ska inte tillämpas på en medlemsstat vars myndighet är den ansvariga administrerande myndigheten.”

19. Artikel 21 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 a ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

20. Följande artikel ska införas:

”Artikel 22a

### Översyn

Kommissionen ska senast den 31 december 2024 se över denna förordning, särskilt med beaktande av de ytterligare erfarenheter som vunnits under genomförandet, bland annat i syfte att inbegripa fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 i tillämpningsområdet för denna förordning i syfte att eventuellt senare inkludera sådana fartyg i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG eller att föreslå andra åtgärder för att minska växthusgasutsläpp från sådana fartyg. Den översynen ska, när så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.”

21. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 och 3 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3, ska tilldelas kommissionen för en period av fem år från och med den 1 juli 2015.

Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 6.8, 7.5, 11.4, 11a.4 och 13.6 ska tilldelas kommissionen för en period av fem år från och med 5 juni 2023.

Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av respektive period på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 5.2, 6.8, 7.5, 11.4, 11a.4, 13.6, 15.5 och 16.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.”

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. En delegerad akt som antas enligt artikel 5.2, 6.8, 7.5, 11.4, 11a.4, 13.6, 15.5 eller 16.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Första stycket, sista meningen, i denna punkt ska dock inte tillämpas på delegerade akter som antas senast den 1 oktober 2023 i enlighet med artikel 5.2 andra stycket, artikel 6.8 andra stycket eller artikel 11.4.”

## Artikel 2

### **Ikraftträdande och tillämpning**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 5 juni 2023. Artikel 1.5 a och b i denna förordning ska dock, med avseende på artikel 3 b, d och m i förordning (EU) 2015/757, tillämpas från och med den 1 januari 2024.

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

Utfärdad i Strasbourg den 10 maj 2023.

På Europaparlamentets vägnar  
R. METSOLA  
Ordförande

På rådets vägnar  
J. ROSWALL  
Ordförande

# Sammanfattning av promemorian Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS

## Bakgrund

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen förslag på revideringar av EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS, som en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet. En preliminär politisk överenskommelse om förändringarna i EU ETS slöts i december 2022 och de relaterade EU-lagstiftningsakterna förväntas antas i april 2023. I överenskommelsen ingår bl.a. en skärpning av det befintliga EU ETS, att det utökas för att inkludera sjöfart, och att ett nytt utsläppshandelssystem för byggnader, transporter och viss industri etableras (EU ETS 2).

De EU-lagstiftningsakter som berörs är:

- Utsläppshandelsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG. Utsläppshandelsdirektivet innehåller de grundläggande reglerna om utsläppshandelssystemen.
- EU MRV-förordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG. EU MRV-förordningen är central för sjöfartens inkluderande i EU ETS.

Regeringen uppdrog den 12 januari 2023 åt Naturvårdsverket att analysera och föreslå nödvändiga författningsändringar för att genomföra ändringarna avseende EU ETS. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 maj 2023. I uppdraget ingår inte att föreslå författningsändringar för att genomföra de delar som berör EU ETS 2. Naturvårdsverket föreslår i denna delredovisning ändringar i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser som är nödvändiga för att genomföra ändringarna avseende EU ETS. Förslag på förordningsändringar kommer redovisas i slutredovisningen av uppdraget.

Naturvårdsverket har inhämtat synpunkter och underlag från Energimyndigheten och Transportstyrelsen.

Utgångspunkten för förslagen är följande utkast på EU-lagstiftningsakterna, i engelska språkversioner, som godkändes av Coreper I och ansvarigt utskott i Europaparlamentet i februari 2023 inför juristlingvistbehandling och översättning:

- ST 6210/23: utkast på direktiv om ändring av utsläppshandelsdirektivet samt på förordning om ändring av EU MRV-ändringsförordningen (bilaga 1).
- ST 6215/23: utkast på direktiv om ändring av utsläppshandelsdirektivet avseende flyg (bilaga 2).

Utsläppshandelsdirektivet är i huvudsak genomfört i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser och förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser. Naturvårdsverkets förslag innehåller de ändringar i lagen som bedömts vara nödvändiga för att kunna genomföra ändringarna i utsläppshandelsdirektivet och EU MRV-förordningen. I stor utsträckning innehåller förslaget nya och utökade bemyndiganden till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer om att meddela föreskrifter. Merparten av regleringen föreslås i övrigt placeras på förordningsnivå och Naturvårdsverket avser lämna förslag gällande den regleringen i slutredovisningen i uppdraget.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

### **Sjötransporterna inkluderas i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser**

Enligt utsläppshandelsdirektivet ingår i EU ETS sådan sjöfart som omfattas av EU MRV-förordningen, med några undantag. Tillämpningsområdet för lagen om vissa utsläpp av växthusgaser föreslås utökas till att omfatta sjötransportverksamheter och innehåller en definition som anger att det är sådan verksamhet som omfattas av EU MRV-förordningen. Undantag och preciseringar av omfattningen föreslås regleras i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser.

Den svenska förordningen (2017:880) om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter som kompletterar EU MRV-förordningen idag och pekar bl.a. ut Transportstyrelsen som nuvarande tillsynsmyndighet över EU MRV-förordningen. Förordning (2017:880) föreslås upphävas och kompletterande bestämmelser till EU MRV-förordningen föreslås i stället införas i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Förslaget innehåller ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet (26 §). Det är lämpligt att en och samma myndighet har ansvar för tillsyn över både EU MRV-förordningen och av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser med avseende på sjötransportverksamheter.

Förslaget innehåller nya och ändrade definitioner i lagen. Bl.a. föreslås begreppet verksamhetsutövare (2 §) utvidgas, som innebär att den aktör som träffas av skyldigheterna avseende sjötransportverksamhet även den betecknas som verksamhetsutövare på samma sätt som för anläggningar och flygverksamheter.

Regeringen föreslås få flera bemyndiganden att meddela föreskrifter som är relevanta för sjötransportverksamheter. Bl.a. att regeringen får meddela föreskrifter om att det ska krävas en övervakningsplan för att bedriva sjötransportverksamhet (11 d §), om att utsläpp av växthusgaser från sjötransportverksamhet ska täckas av utsläppsrätter (13 §), och om förseningsavgifter och sanktionsavgifter för den som åsidosätter bestämmelserna rörande sjötransportverksamheter (41 §).

Förslaget innehåller en bestämmelse som ger verksamhetsutövare för sjötransportverksamhet en rättighet till ersättning för kostnader för utsläppsrätter om en annan aktör övertagit delar av driften (11 e §). Sjärrättsdomstol föreslås vara första domstol i tvistemål rörande sådana förhållanden (11 f §).

Straffsanktionerna i 33 § (otillåtet utsläpp av växthusgaser) och 35 § (försvarande av kontroll av växthusgasutsläpp) föreslås utvidgas för att omfatta förseelser i förhållande till sjötransportverksamheter, på samma sätt som motsvarande förseelser är straffbara med avseende på anläggningar och flygverksamheter.

Regeringen föreslås få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avvísings- och kvarhållandebeslut för fartyg som inte följer kraven i utsläppshandelsdirektivet och EU MRV-förordningen.

### **Anläggningar utan utsläpp av växthusgaser och frivilligt deltagande för vissa anläggningar**

Det reviderade utsläppshandelsdirektivet innehåller ett flertal ändringar som rör anläggningar och som behöver genomföras. Merparten av dessa kan regleras i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser med stöd av nuvarande bemyndiganden i lagen. Två förändringar i utsläppshandelsdirektivet föranleder dock ändringar i lagen, nämligen att anläggningar utan utsläpp av växthusgaser ska ingå i EU ETS och att vissa anläggningar ska kunna delta frivilligt.

Vad gäller anläggningar utan utsläpp av växthusgaser innebär en ändring i utsläppshandelsdirektivet att det är ett tillräckligt villkor att anläggningar bedriver någon sådan slags verksamhet som listas i direktivets bilaga I för att de ska ingå i systemet, det krävs inte längre att de också har utsläpp av växthusgaser. Den nuvarande definitionen av anläggning (3 §) som förutsätter att det sker utsläpp av växthusgaser föreslås därför ändras. Tillståndsplikt ska gälla även för dessa anläggningar och förslaget innehåller därför ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd för anläggningar som inte har utsläpp av växthusgaser (7 §).

Genom ett tillägg i artikel 2.1 i utsläppshandelsdirektivet ska anläggningar som inkluderats i systemet på grund av att de har en installerad tillförd effekt över 20 MW ha möjlighet att fortsätta delta frivilligt i systemet ifall de, i syfte att minska klimatutsläppen, genomför ändringar av produktionsprocessen som medför att den tillförda effekten minskar under 20 MW. Förslaget innehåller nya bestämmelser i lagen (9 a och 9 b §§) om att tillståndsmyndigheten får besluta om att en verksamhetsutövare får behålla sitt tillstånd även när verksamheten inte längre kräver tillstånd på grund av ändring av verksamheten, att verksamhetsutövaren får ansöka om att behålla tillståndet, samt ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om vilka förutsättningarna som ska gälla för att få bibehålla tillstånd och vad ansökan ska innehålla.

### **Flyg inom ETS och genomförandet av Corsia**

Det reviderade utsläppshandelsdirektivet genomför kraven på utsläppskompensation inom ramen för EU:s genomförande av Corsia, det globala marknadsbaserade styrmedlet för att begränsa utsläppen av växthusgaser från internationell civil luftfart till en viss nivå, antaget av FN:s internationella civila luftfartsorganisation Icao. Målsättningen ska åstadkommas genom att eventuella utsläpp som överskrider den s.k. basnivån ska kompenseras genom inköp av utsläppskrediter, i utsläppshandels-

direktivet kallade reduktionsenheter, som minskar utsläppen i andra sektorer. Merparten av regleringen gällande Corsia föreslås placeras på förordningsnivå, men vissa ändringar i lagen bedöms vara nödvändiga. Förslaget innehåller bestämmelser om att verksamhetsutövare för flygverksamhet ska överlämna reduktionsenheter (11 a och 11 b §§), och ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter som rör reduktionsenheter (11 c §).

Det reviderade utsläppshandelsdirektivet innehåller i övrigt ett flertal ändringar rörande flygverksamheter som behöver genomföras men som, likt för anläggningar, kan regleras i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser med stöd av nuvarande bemyndiganden i lagen.

# Lagförslag i promemorian Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS

## Förslag till lag om ändring av lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

*dels* att 1–7, 9, 13, 16, 26, 27, 31, 33, 35, 41 och 44 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas tio nya paragrafer, 4 a, 9 a, 9 b, 11 a–11 f och 42 a §§ av följande lydelse,

*dels* att det närmast före 11 a och 42 a §§ ska införas nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag syftar till att främja kostnadseffektiva och ekonomiskt effektiva minskningar av utsläppen av växthusgaser.

Lagen kompletterar EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 (utsläppshandelsdirektivet)

Lagen kompletterar  
– EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/NNN och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/YYY (utsläppshandelsdirektivet), och  
– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/NNN (EU MRV-förordningen) och EU-förordningar som antagits med stöd av EU MRV-förordningen.



## 2 §

I denna lag avses med

*utsläpp av växthusgaser*: frigörande i atmosfären av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning eller från ett luftfartyg,

*ton koldioxidekvivalenter*: ett ton koldioxid eller den mängd dikväveoxid eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid, och

*utsläppsrätt*: en rätt att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen

*utsläpp av växthusgaser*:

1. frigörande av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning,

2. frigörande av koldioxid från ett luftfartyg eller icke-koldioxideffekter som uppstår på grund av förbränning i ett luftfartyg, eller

3. frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg.

*ton koldioxidekvivalenter*: ett ton koldioxid eller den mängd dikväveoxid, eller metan, eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid, och

*utsläppsrätt*: en rätt att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

*reduktionsenhet*: en enhet som får användas med avseende på skyldigheter att kompensera utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och

*icke-koldioxideffekter*: klimatpåverkan från utsläpp av kväveoxider, sotpartiklar, eller oxiderade svavelföreningar som uppstår vid förbränning av bränsle i ett luftfartyg, och klimatpåverkan av vattenånga, inklusive kondensstrimmor, som uppstår från sådan förbränning.

## 3 §

Med *anläggning* avses i denna lag en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser som kräver tillstånd enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet som är tekniskt knuten till

Med *anläggning* avses i denna lag en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser som kräver tillstånd enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet som är tekniskt knuten till

de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar

de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar

*Med anläggning avses i denna lag även en anläggning enligt första stycket som genom ändring av verksamheten eller verksamheterna inte längre kräver tillstånd men som beviljats bibehållet tillstånd enligt 9 a och b §§.*

#### 4 §

Med flygverksamhet avses i denna lag en eller flera flygningar med luftfartyg som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som

1. avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i ett sådant annat tredjeland med vilket Europeiska unionen har ett avtal om ömsesidigt erkännande av utsläppsrätter enligt artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet, eller

2. omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd.

*2. utförs mellan flygplatser belägna i två olika tredjeländer.*

#### 4 a §

*Med sjötransportverksamhet avses i denna lag en eller flera sjötransporter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som omfattas av EU MRV-förordningen.*

#### 5 §

Med *verksamhetsutövare* avses i denna lag varje fysisk eller juridisk person som

1. driver en verksamhet eller innehar en anläggning eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller

2. äger ett luftfartyg som ingår i en flygverksamhet, om den som

*1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet*

*a) driver verksamheten eller innehar anläggningen eller på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller*

bedriver flygverksamheten inte kan identifieras.

b) äger ett luftfartyg som ingår i flygverksamheten, om den som bedriver flygverksamheten inte kan identifieras,

Prop. 2022/23:144  
Bilaga 5

*2. i fråga om sjötransportverksamhet*

*a) äger ett luftfartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller*

*b) någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening i enlighet med i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.*

I denna lag avses med

*utsläppsrapport*: en sådan skriftlig rapport som avses i artikel 68 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen),

*övervakningsplan*: en sådan skriftlig redogörelse som avses i artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, och

*rapport om verksamhetsnivå*: en sådan skriftlig rapport som avses i artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 av den 31 oktober 2019 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller ytterligare åtgärder i samband med justeringar av gratis tilldelning av utsläppsrätter på grund av förändringar av verksamhetsnivå.

7 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd för att släppa ut växthusgaser från en anläggning och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

*Regeringen får meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd även för anläggningar som inte har utsläpp av växthusgaser.*

9 §

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd för att släppa ut växthusgaser, om

1. verksamhetsutövaren inte har följt ett tillståndsvillkor och avvikelserna är av allvarlig art,
2. verksamhetsutövaren allvarligt åsidosätter det som är föreskrivet om rapportering eller överlämnande av utsläppsrätter,
3. de tillstånd som behövs enligt miljöbalken eller äldre miljölagstiftning saknas,
4. tillståndet ersätts med ett nytt tillstånd, eller

*Första stycket 5 gäller inte anläggningar som beviljats bibehållet tillstånd enligt 9 a och b §§.*

*9 a §*

*Tillståndsmyndigheten får besluta om att en verksamhetsutövare får behålla sitt tillstånd även när verksamhet inte längre kräver tillstånd enligt 7 § på grund av ändring av verksamheten eller verksamheterna.*

*Regeringen får meddela föreskrifter om förutsättningarna för att en verksamhetsutövare ska få bibehålla sitt tillstånd.*

*9 b §*

*En verksamhetsutövare för en anläggning som innehar tillstånd och vars verksamhet inte längre kräver tillstånd enligt 7 § får ansöka om att behålla tillståndet till utsläpp av växthusgaser till tillståndsmyndigheten. Regeringen får meddela föreskrifter om vad en sådan ansökan ska innehålla*

*11 a §*

*Regeringen får meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet ska kompenseras med reduktionsenheter.*

*11 b §*

*Verksamhetsutövaren för en flygverksamhet ska överlämna det antal reduktionsenheter som fastställts enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.*

*11 c §*

*Regeringen får meddela föreskrifter om*

*1. fastställande av antalet reduktionsenheter som ska överlämnas enligt 11 b §,*

*2. undantag från skyldigheten att överlämna reduktionsenheter, och*

3. villkor för vilka reduktionsenheter som får användas med avseende på skyldigheter enligt 11 b §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheten att överlämna reduktionsenheter.

### **Sjötransportverksamhet**

#### *11 d §*

Regeringen får meddela föreskrifter om att det ska krävas en övervakningsplan för att bedriva sjötransportverksamhet.

#### *11 e §*

För det fall en annan aktör än verksamhetsutövaren till en sjötransportverksamhet genom avtal har övertagit ansvaret för driften av ett fartyg eller inköp av drivmedel, har verksamhetsutövaren rätt till ersättning av den aktören för de kostnader verksamhetsutövaren har haft till följd av skyldigheten i 16 §.

Med övertagande av ansvaret för driften av fartyget i första stycket menas befogenhet att bestämma vilken lastfartyget ska transportera eller fartygets färdplan och hastighet.

#### *11 f §*

Första domstol i tvistemål rörande ett förhållande som avses i 11 e § är den tingsrätt som regeringen utser (sjörättsdomstol).

Bestämmelser om behörigheten för en sjörättsdomstol att ta upp ett tvistemål som avses i första stycket finns i 21 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

#### 13 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att följande utsläpp ska täckas av utsläppsrätter:

1. utsläpp av växthusgaser från anläggningar med stöd av ett tillstånd, eller

2. utsläpp av koldioxid från flygverksamhet. 2. utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet, eller

3. utsläpp av växthusgaser från sjötransportverksamhet.

#### 16 §

Verksamhetsutövaren för en anläggning ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten. Detsamma gäller en verksamhetsutövare för en sådan flygverksamhet som avses i 4 § 1 och som ska omfattas av en övervakningsplan.

Verksamhetsutövaren för en anläggning eller en sjötransportverksamhet ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten. Detsamma gäller en verksamhetsutövare för en sådan flygverksamhet som avses i 4 § 1 och som ska omfattas av en övervakningsplan.

#### 26 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring och tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläpps handelsdirektivet. 2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläpps Handelsdirektivet, eller

3. EU MRV-förordningen och EU-förordningar som antagits med stöd av den förordningen.

#### 27 §

Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att denna lag, EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna följs.

Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att denna lag, EU MRV-förordningen och EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet och EU MRV-förordningen föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna följs.

#### 31 §

Tillsynsmyndigheten har, om det behövs för tillsynen, rätt att få tillträde till

1. anläggningar,

2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet, och

3. fartyg som ingår i en sjötransportverksamhet,

3. områden som hör till sådana anläggningar eller luftfartyg, dock inte bostäder.

4. områden som hör till sådana anläggningar eller luftfartyg, dock inte bostäder.

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver användas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

### 33 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 §, ska dömas för *otillåtet utsläpp av växthusgaser* till böter eller fängelse i högst två år.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser döms även den verksamhetsutövare för en flygverksamhet som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 § om krav på en övervakningsplan.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser döms även den verksamhetsutövare för en flygverksamhet *eller en sjötransportverksamhet* som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 *eller 11 d* §§ om krav på en övervakningsplan.

### 35 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska dömas för *försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp* till böter eller fängelse i högst två år.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska, *om åtgärden innebär risk för att ett för litet antal utsläppsrätter eller reduktionsenheter överlämnas*, dömas för *försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp* till böter eller fängelse i högst två år.

### 41 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att en förseningsavgift eller sanktionsavgift ska betalas av den som åsidosätter bestämmelser i

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet.

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet.

3. *EU MRV-förordningen eller EU-förordningar som har antagits med stöd av EU MRV-förordningen.*



*42 a §*

*Regeringen får meddela föreskrifter om sådana avvisnings- och kvarhållandebeslut som avses i artikel 16.11a i utsläppshandelsdirektivet och i artikel 20.3 i EU MRV-förordningen.*

44 §

Beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt de EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet får överklagas till mark- och miljödomstolen.

Beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *enligt EU MRV-förordningen*, eller enligt de EU-förordningar som har antagits med stöd av *utsläppshandelsdirektivet eller EU MRV-förordningen* får överklagas till mark- och miljödomstolen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttrande kommit från Drivkraft Sverige, Energiföretagen, Energimyndigheten, Företagarna, Göteborgs tingsrätt, Integritetsskyddsmyndigheten, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Konsumentverket, Luftfartsverket, Mobility Sweden, Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, Polismyndigheten, Regelrådet, Riksgälden, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, Svensk Sjöfart, SWEDAC, Swedavia Airports, Tillväxtverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Umeå tingsrätt, mark- och miljödomstolen och Åklagarmyndigheten.

Ekonomistyrningsverket, Industriarbetsgivarna i Sverige Service AB, Riksdagens ombudsmän och Sveriges Kommuner och Regioner avstår från att lämna synpunkter på promemorian.

Följande remissinstanser har inte svarat: Avfall Sverige, Ekomodernisterna, Ekonomistyrningsverket, Energigas, Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige, Föreningen Teknikföretagen i Sverige, Föreningen Svenskt Flyg Intresse AB, Hagainiciativet, IATA, Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige AB, IVL Svenska Miljöinstitutet, Jernkontoret, Sjöfartsverket, SKGS, Skogsindustrierna, Stockholms Handelskammare, Svensk Pilotförening, Svenska Regionala Flygplatser, Svensk Torn, Svenska bioenergiföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Aluminium, Svenskt Näringsliv, Swedish Business Travel Association, Transportföretagen och Världsnaturfonden WWF.

## Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

*dels* att 1–10, 13, 16, 25–27, 31, 33, 35, 41 och 44 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas fem nya paragrafer, 4 a, 11 a–11 c och 42 a §§, och närmast före 11 b och 42 a §§ nya rubriker av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §

Denna lag syftar till att främja kostnadseffektiva och ekonomiskt effektiva minskningar av utsläppen av växthusgaser.

Lagen kompletterar EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 (utsläppshandelsdirektivet).

Lagen kompletterar  
– EU-förordningar som har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 (utsläppshandelsdirektivet), och  
– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EU:s MRV-förordning) och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959.

I denna lag avses med

*utsläpp av växthusgaser*: frigörande i atmosfären av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning eller från ett luftfartyg,

*ton koldioxidekvivalenter*: ett ton koldioxid eller den mängd dikväveoxid eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid, och

*utsläppsrätt*: en rätt att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

*utsläpp av växthusgaser*:

1. frigörande av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning,

2. frigörande av koldioxid från ett luftfartyg, eller

3. frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg.

*ton koldioxidekvivalenter*: ett ton koldioxid eller den mängd dikväveoxid, metan, eller perfluorkolväten som medför en lika stor klimatpåverkan som utsläpp av ett ton koldioxid,

*utsläppsrätt*: en rätt att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

*reduktionsenhet*: ett instrument som får användas för att kompensera utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, och

*icke-koldioxideffekter*: klimatpåverkan från utsläpp av kväveoxider, sotpartiklar eller oxiderade svavelföreningar som uppstår genom förbränning av bränsle i ett luftfartyg, och klimatpåverkan av vattenånga, inklusive kondensstrimmor som uppstår från sådan förbränning.

Med *anläggning* avses i denna lag en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser som kräver tillstånd enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet som är tekniskt knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar.

Med *anläggning* avses i denna lag en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet som är tekniskt knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar.

4 §

Med *flygverksamhet* avses i denna lag en eller flera flygningar med luftfartyg som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som

1. avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i ett sådant annat tredjeland med vilket Europeiska unionen har ett avtal om ömsesidigt erkännande av utsläppsrätter enligt artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet, eller

2. omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd.

2. utförs mellan flygplatser i två olika tredjeländer.

4 a §

Med *sjötransportverksamhet* avses i denna lag sådan transportverksamhet med fartyg till sjöss och i hamn som ger upphov till utsläpp av växthusgaser och som omfattas av artikel 2 i EU:s MRV-förordning.

5 §

Med *verksamhetsutövare* avses i denna lag varje fysisk eller juridisk person som

1. driver en verksamhet eller innehar en anläggning eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller

2. äger ett luftfartyg som ingår i en flygverksamhet, om den som bedriver flygverksamheten inte kan identifieras.

1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet

a) driver verksamheten eller innehar anläggningen eller på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller

b) äger ett luftfartyg som ingår i flygverksamheten, om den som driver flygverksamheten inte kan identifieras,

2. i fråga om en sjötransportverksamhet

a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller

b) har tagit över fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har

*gått med på att överta de skyldigheter som följer av bestämmelserna i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.*

6 §

I denna lag avses med

*utsläppsrapport*: en sådan skriftlig rapport som avses i artikel 68 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen),

*övervakningsplan*: en sådan skriftlig redogörelse som avses i artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, och

*rapport om verksamhetsnivå*: en sådan skriftlig rapport som avses i artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 av den 31 oktober 2019 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller ytterligare åtgärder i samband med justeringar av gratis tilldelning av utsläppsrätter på grund av förändringar av verksamhetsnivå.

*utsläppsrapport*: en sådan skriftlig rapport som avses i

1. artikel 68 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen), *eller*

2. artiklarna 11 och 11 a i EU:s MRV-förordning,

*övervakningsplan*: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, *eller*

2. artikel 6 i EU:s MRV-förordning, *och*

7 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser från en anläggning och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

Regeringen får meddela föreskrifter om att det *för en anläggning* ska krävas tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

*Regeringen får meddela föreskrifter om att en verksamhetsutövare vars verksamhet inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna behålla tillståndet.*

8 §

Frågor om tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser prövas av en tillståndsmyndighet efter ansökan av verksamhetsutövaren.

Frågor om tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser prövas av en tillståndsmyndighet efter ansökan av verksamhetsutövaren.

Den myndighet som regeringen bestämmer är tillståndsmyndighet.

9 §

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd *för att släppa ut* växt-  
husgaser, om

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd *till utsläpp* av växt-  
husgaser, om

1. verksamhetsutövaren inte har följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,

1. följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,

2. verksamhetsutövaren allvarligt åsidosätter det som är föreskrivet om rapportering eller överlämnande av utsläppsrätter,

2. följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,

3. de tillstånd som behövs enligt miljöbalken eller äldre miljölagstiftning saknas,

3. följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,

4. tillståndet ersätts med ett nytt tillstånd, eller

4. följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,

5. verksamheten inte kräver tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser.

5. följt ett tillståndsvillkor och avvikelsen är av allvarlig art,  
5. verksamheten inte kräver tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser, och tillståndsmyndigheten inte har beslutat att verksamhetsutövaren får behålla tillståndet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 § andra stycket.

10 §

Om det behövs för att uppfylla Sveriges förpliktelser till följd av medlemskapet i Europeiska unionen, får tillståndsmyndigheten återkalla ett tillstånd *för att släppa ut* växthusgaser eller ändra eller upphäva villkor i ett sådant tillstånd.

Om det behövs för att uppfylla Sveriges förpliktelser till följd av medlemskapet i Europeiska unionen, får tillståndsmyndigheten återkalla ett tillstånd *till utsläpp* av växthusgaser eller ändra eller upphäva villkor i ett sådant tillstånd.

*11 a §*

*Regeringen får meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser från flygverksamhet ska kompenseras genom annullering av reduktionsenheter och hur det ska gå till.*

***Sjötransportverksamhet***

*11 b §*

*En verksamhetsutövare som har haft kostnader för att överlämna utsläppsrätter enligt 16 § har rätt till ersättning för de kostnaderna från en aktör som har tagit över ansvaret för driften av verksamhetsutövarens fartyg.*

*En aktör ska anses ha tagit över driften av ett fartyg om aktören har ingått ett avtal med verksamhetsutövaren som innebär att aktören har befogenhet att bestämma*

- 1. fartygets färdplan och hastighet,*
- 2. vilken last som fartyget ska transportera, eller*
- 3. vilket bränsle som ska köpas in för fartygets drift.*

*11 c §*

*Första domstol i tvistemål om ett förhållande som avses i 11 b § är den tingsrätt som avses i 21 kap. 1 § sjölagen (1994:1009).*

*Behörigheten för en sjörättsdomstol att ta upp ett tvistemål som avses i första stycket ska bestämmas enligt 21 kap. 2 § sjölagen.*

**13 §**

Regeringen får meddela föreskrifter om att *följande* utsläpp ska täckas av utsläppsrätter:

*1. utsläpp av växthusgaser från anläggningar med stöd av ett tillstånd, eller*

*2. utsläpp av koldioxid från flygverksamhet.*

Regeringen får meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter.



16 §  
Verksamhetsutövaren *för en anläggning* ska överlämna det antal utsläppsätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten. Detsamma gäller en verksamhetsutövare för en sådan flygverksamhet som avses i 4 § 1 och som ska omfattas av en övervakningsplan.

Verksamhetsutövaren ska överlämna det antal utsläppsätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från en verksamhet som är

1. en anläggning för vilken det krävs tillstånd till utsläpp av växthusgaser eller för vilken verksamhetsutövaren fått behålla tillståndet,
2. en sådan flygverksamhet som avses i 4 § 1 och som ska omfattas av en övervakningsplan, eller
3. en sjötransportverksamhet.

25 §  
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser,
  2. verifiering av uppgifter, och
  3. ackreditering av kontrollörer.
1. skyldighet att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och icke-koldioxideffekter,

26 §  
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring och tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller
  2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet.
1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
  2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet, eller
  3. EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

27 §  
Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att denna lag, EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna följs.

Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att följande författningar följs:

1. denna lag,
2. EU:s MRV-förordning,
3. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet eller EU:s MRV-förordning, och
4. föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag eller de

31 §

Tillsynsmyndigheten har, om det behövs för tillsynen, rätt att få tillträde till

1. anläggningar,
2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet, *och*
3. områden som hör till sådana anläggningar *eller* luftfartyg, dock inte bostäder.
2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet,
3. fartyg som används i en sjötransportverksamhet, *och*
4. områden som hör till sådana anläggningar, luftfartyg *eller* fartyg, dock inte bostäder.

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver användas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

33 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 §, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser döms även den verksamhetsutövare för en flygverksamhet som med uppsåt eller av oaktsamhet *bryter mot* föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 § *om krav på en övervakningsplan*.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 § *första stycket*, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

För otillåtet utsläpp av växthusgaser döms även den verksamhetsutövare för en flygverksamhet *eller en sjötransportverksamhet* som med uppsåt eller av oaktsamhet *inte fullgör ett krav på en övervakningsplan enligt*

1. föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 §, *eller*
2. artikel 6 i EU:s MRV-förordning.

35 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska dömas för försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig eller vilseledande uppgift i en utsläppsrapport ska, *om åtgärden innebär risk för att ett för litet antal ut-*

till böter eller fängelse i högst två år.

*släppsätter överlämnas eller reduktionsenheter annulleras, dömas för försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp till böter eller fängelse i högst två år.*

Prop. 2022/23:144  
Bilaga 7

#### 41 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att en förseningsavgift eller sanktionsavgift ska betalas av den som åsidosätter bestämmelser i

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *eller*

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet.

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet, *eller*

3. EU:s MRV-förordning och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

#### **Avvisning, kvarhållande och anlöpsförbud**

#### 42 a §

*Regeringen får meddela föreskrifter om sådana beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som avses i artikel 16.11a i utsläppshandelsdirektivet.*

#### 44 §

Beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt de EU-förordningar som har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet får överklagas till mark- och miljödomstolen.

Beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *enligt EU:s MRV-förordning*, eller enligt de EU-förordningar som har antagits med stöd av *EU:s MRV-förordning* eller utsläppshandelsdirektivet får överklagas till mark- och miljödomstolen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

# Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2023-06-21

Närvarande: Justitierådet Mahmut Baran, f.d. justitierådet Mari Andersson  
och justitierådet Stefan Reimer

## Nya verksamheter i utsläppshandelssystemet

Enligt en lagrådsremiss den 8 juni 2023 har regeringen (Klimat- och näringslivsdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av rätts-sakkunniga Eleni Stavropoulou, biträdd av kanslirådet Johan Gannedahl.

Förslaget föranleder följande yttrande.

### Inledning

Europaparlamentet och rådet antog i maj 2023 tre rättsakter om utvidgningen av utsläppshandelssystemet.

- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem,
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd och
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper (EU:s MRV-förordning).

I lagrådsremissen föreslås ändringar av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser för att genomföra de nämnda direktiven (tillsammans det reviderade utsläppshandelsdirektivet) respektive komplettera EU:s MRV-förordning.

### 2 §

I paragrafen finns definitioner av termer och uttryck som används i lagen. Uttrycket utsläpp av växthusgaser görs om till en punktuppställning. I punkterna anges vilka växthusgaser som är aktuella för respektive typ av verksamhet inom lagens tillämpningsområde. Beträffande flygverksamhet och sjötransportverksamhet anges i punkterna 2 och 3 ”frigörande av

koldioxid från ett luftfartyg” respektive ”frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg”.

Prop. 2022/23:144  
Bilaga 8

Uttrycken flygverksamhet och sjötransportverksamhet är definierade i lagen. Det blir därför tydligare om det anges i definitionen av uttrycket utsläpp av växthusgaser att utsläppen i fråga är från ”ett luftfartyg i en flygverksamhet” respektive från ”ett fartyg i en sjötransportverksamhet”.

#### *7 och 9 §§*

I 7 § regleras bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter om tillstånd till utsläpp av växthusgaser.

Enligt förslag till ett nytt andra stycke till 7 § får regeringen meddela föreskrifter som innebär att vissa verksamhetsutövare som inte längre omfattas av tillståndsplikten ska kunna behålla tillståndet till utsläpp av växthusgaser. Deltagandet är frivilligt och förutsätter att det görs en ansökan. De verksamhetsutövare som här avses framgår av artikel 2.1 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet. Det rör sig om anläggningar som genom att ändra sina produktionsprocesser för att minska sina utsläpp av växthusgaser hamnar under tröskelvärde 20 MW. Genom bemyndigandet kan regeringen exempelvis meddela föreskrifter om att dessa verksamhetsutövare ska kunna behålla sina tillstånd fram till slutet av den innevarande femårsperioden eller även den påföljande femårsperioden.

I 9 § anges grunderna för återkallelse av ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser. I ett tillägg till punkten 5 – som reglerar återkallelse när verksamheten inte längre kräver tillstånd till utsläpp av växthusgaser – föreslås ett undantag som innebär att tillståndet för en verksamhetsutövare som fått behålla tillståndet med anledning av den nya bestämmelsen i 7 § andra stycket inte ska kunna återkallas trots att verksamheten inte längre är tillståndspliktig.

Av lagrådsremissen framgår inte om och, i så fall, hur en verksamhetsutövare som frivilligt deltar i utsläppshandelssystemet kan träda ur detta system frivilligt, dvs. innan de i direktivet angivna tiderna löper ut. Lagrådet förordar att frågan uppmärksammas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

## Klimat- och näringslivsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 september 2023

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Busch, Svantesson, Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Waltersson Grönvall, Jonson, Strömmer, Roswall, Forssmed, Tenje, Forssell, Slottnér, M Persson, Wykman, Malmer Stenergard, Kullgren, Liljestrand, Brandberg, Pourmokhtari

Föredragande: statsrådet Pourmokhtari

---

Regeringen beslutar proposition Nya verksamheter i utsläppshandelssystemet