



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.7.2026
COM(2026) 616 final

2026/0212 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2003/87/EG och beslut (EU) 2015/1814 vad gäller främjande av
konkurrenskraft och kostnadseffektiv avkarbonisering**

{ COM(2026) 619 final } - { COM(2026) 620 final } - { SEC(2026) 616 final } -
{ SWD(2026) 616 final } - { SWD(2026) 617 final } - { SWD(2026) 618 final }

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

EU:s utsläppshandelssystem är hörnstenen i EU:s klimatpolitik och driver på avkarboniseringen, konkurrenskraften och resiliensen. I direktiv 2003/87/EG (*direktivet om EU:s utsläppshandelssystem*) fastställs regler för handeln med utsläppsrätter för växthusgaser inom EU. Reserven för marknadsstabilitet (*marknadsstabilitetsreserven*) för EU:s utsläppshandelssystem inrättades genom beslut (EU) 2015/1814 (*beslutet om marknadsstabilitetsreserven*)¹ för att göra EU:s utsläppshandelssystem mer motståndskraftigt mot obalanser mellan tillgång och efterfrågan. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter² kompletterar uppsättningen rättsakter som reglerar EU:s utsläppshandelssystem.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 (*den europeiska klimatlagen*)³ fastställs ett rättsligt bindande mål för hela ekonomin om att uppnå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050. Direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och beslutet om marknadsstabilitetsreserven ändrades 2023 genom direktiven (EU) 2023/958 och (EU) 2023/959⁴ som en del av 55 %-paketet, som syftade till att göra alla sektorer i EU:s ekonomi rustade för att uppnå delmålet för 2030 att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990.

I dag ser världen annorlunda ut än den gjorde för några år sedan. Rysslands anfallskrig mot Ukraina och konflikten i Mellanöstern har inneburit att EU återigen drabbats av stigande energipriser, vilket skadar den europeiska industrins konkurrenskraft. Samtidigt blir klimatförändringarna allt mer påtagliga, och extrema väderhändelser i Europa blir allt vanligare och allvarigare. För att möta dessa utmaningar måste EU investera i inhemsk och ren energi och fortsätta avkarboniseringen för att minska sina beroenden och stärka industrins konkurrenskraft. Samtidigt måste man arbeta för en rättvis och socialt jämlik omställning för

¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1814/oj>).

² 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 (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

³ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ 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 130, 16.5.2023, s. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>) 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 (EUT L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

alla. Detta fastställdes redan i konkurrenskraftskompassen⁵ och given för en ren industri⁶, som antogs 2025. I ljuset av det snabbt föränderliga geopolitiska läget blir detta ännu viktigare.

EU har antagit ett rättsligt bindande klimatmål om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med 90 % fram till 2040⁷. Klimatmålet för 2040 ger den förutsägbarhet och stabilitet som krävs för att göra investeringar i EU:s omställning till ren energi och stärka industrins konkurrenskraft, samtidigt som man fullt ut beaktar det aktuella ekonomiska, säkerhetsrelaterade och geopolitiska läget, i linje med EU:s konkurrenskraftskompass⁸, given för en ren industri⁹ och AccelerateEU¹⁰. För att det nya klimatmålet för hela ekonomin ska kunna uppnås fram till 2040 måste regelverket för klimat och energi ses över och uppdateras enligt artikel 4.4 i den europeiska klimatlagen.

I sina slutsatser av den 19 mars 2026¹¹ uppmanade rådet kommissionen att lägga fram en översyn av EU:s utsläppshandelssystem senast i juli 2026 i syfte att minska koldioxidprisets volatilitet och mildra effekterna på elpriserna, inbegripet kostnader i försörjningskedjan, samt på omlokalisering av verksamhet, samtidigt som utsläppshandelssystemets avgörande roll i klimat- och energiomställningen bevaras genom en marknadsbaserad prissignal för koldioxidutsläpp som stimulerar investeringar och innovation. I april 2026 undertecknade rådet, parlamentet och kommissionen färdplanen ”Ett Europa, en marknad”, i vilken första kvartalet 2027 fastställdes som mål för att nå en överenskommelse om översynen av EU:s utsläppshandelssystem¹².

Den aktuella översynen av EU:s utsläppshandelssystem är den första delen av ett paket med förslag som syftar till att öka Europas ekonomiska resiliens och konkurrenskraft och uppnå klimatmålet för hela ekonomin fram till 2040. Målet med detta förslag är därför att försäkra att EU:s utsläppshandelssystem även i fortsättningen bidrar till att uppnå koldioxidneutralitet i hela ekonomin senast 2050 på ett marknads- och regelbaserat, teknikneutralt och ekonomiskt kostnadseffektivt sätt. Samtidigt ska systemet främja förenkling, bli en starkare innovations- och investeringsmotor som främjar konkurrenskraften, belöna ekonomiska pionjärer och föregångare samt ge ökat stöd för att hjälpa industrin att genomföra omställningen.

EU:s utsläppshandelssystem har visat sig vara effektivt, eftersom de sektorer som omfattas av systemet har minskat sina utsläpp med över 50 % sedan 2005, samtidigt som ekonomin har fortsatt att växa. EU:s utsläppshandelssystem är en viktig drivkraft för arbetet med ren elektrifiering. Utsläppen från el- och värmeproduktionen har minskat med 58 % samtidigt

⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *En konkurrenskraftskompass för EU*, COM(2025) 30 final.

⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Given för en ren industri: en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet*, COM(2025) 85 final.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2026/667 av den 11 mars 2026 om ändring av förordning (EU) 2021/1119 vad gäller fastställande av ett mellanliggande klimatmål för unionen för 2040 (EUT L, 2026/667, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/667/oj>).

⁸ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *En europeisk konkurrenskraftskompass för EU* (COM(2025) 30 final).

⁹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Given för en ren industri: en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet* (COM(2025) 85 final).

¹⁰ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén, *AccelerateEU - Energiunionen* (COM(2026) 370 final).

¹¹ Europeiska rådets slutsatser av den 19 mars 2026, EUCO 1/26 CO EUR 1, CONCL 1.

¹² Europaparlamentets, rådets och EU-kommissionens färdplan *Ett Europa, en marknad*, 23 april 2026, 8473/26.

som kapaciteten har ökat med 24 % sedan 1990, vilket har stimulerat utbyggnaden av inhemska, rena energikällor såsom förnybara energikällor, vilket gynnar producenter av ren energi och stärker industrins konkurrenskraft och resiliens. I kombination med mekanismen för koldioxidjustering vid gränsen (CBAM) har utsläppshandelssystemet dessutom bidragit till att få många andra länder att inrätta egna system för koldioxidprissättning. Världsbanken uppskattar att omkring 30 % av de globala utsläppen i dag omfattas av koldioxidprissättning, och denna andel ökar.

EU:s utsläppshandelssystem bör fortsätta att driva på den ekonomiska moderniseringen och avkarboniseringen. För att omställningen till klimatneutralitet ska lyckas måste dock Europas industrisektorer och sektorer för ren teknik få ett starkt stöd. Vid 2023 års översyn av EU:s utsläppshandelssystem infördes flera översynsklausuler för att bedöma lämpligheten i att göra eventuella justeringar av systemet vad gäller luftfart, sjöfart och stationära anläggningar år 2026, i enlighet med artiklarna 3gg, 28b och 30 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem. Dessutom fastställs i artikel 3 i beslutet om marknadsstabilitetsreserven en rättslig skyldighet att se över beslutet, och nästa översyn ska göras 2026. Genom detta förslag införs de relevanta åtgärder som följer av den konsekvensbedömning som genomförts med anledning av dessa översynsklausuler. Förslaget bevarar koldioxidmarknadens centrala styrkor och dess prissignal som drivkraft för investeringar, samtidigt som systemets utformning anpassas och riktade förenklingar införs för att minska den administrativa bördan och effektivisera systemet.

Den ledande roll som EU:s utsläppshandelssystem spelar för att modernisera ekonomin och minska koldioxidutsläppen framgår av de viktiga kopplingsavtalen med nära partner som Schweiz, i enlighet med rådets beslut (EU) 2018/219 av den 23 januari 2018, och Förenade kungariket, med vilket förhandlingar pågår. Dessa avtal är viktiga instrument för att motverka koldioxidutsläpp och snedvridningar av konkurrensen.

En förutsägbar koldioxidmarknad för sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet

Vid översynen bör EU:s utsläppshandelssystem anpassas till klimatmålen för 2040 och 2050, så att avkarboniseringen kan ske mer gradvis. Hänsyn bör också tas till den överenskommelse som nåtts i samband med ändringen av den europeiska klimatlagen, bland annat i fråga om permanenta kolupptag, residualutsläpp som är svåra att minska¹³, särskilt inom energiintensiva industrier, samt insatser för att införa och tillgängliggöra denna teknik i den skala som krävs för att sätta igång marknaden.

Den europeiska klimatlagen ger också möjlighet att, från och med 2036, använda en begränsad mängd högkvalitativa internationella reduktionsenheter för att ge ett lämpligt bidrag till 2040-målet för hela ekonomin. Dessa kan uppgå till högst 5 % av EU:s nettoutsläpp av växthusgaser 1990, vilket motsvarar en inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 85 % jämfört med 1990 fram till 2040. En pilotperiod kan övervägas för 2031–2035. Internationella reduktionsenheter bör integreras i den framtida klimatlagstiftningen på ett sätt som gör det möjligt att nå höga mål på ett kostnadseffektivt sätt. Användningen av reduktionsenheter bör stödja både EU-länder och länder utanför EU i ansträngningarna att uppnå utsläppsminskningar som är förenliga med Parisavtalet. Den konkreta användningen av internationella reduktionsenheter kommer att baseras på en grundlig konsekvensbedömning och förutsätter att unionslagstiftning utarbetas som fastställer robusta kriterier med hög integritet samt andra skyddsåtgärder. I detta förslag beaktas köp av internationella reduktionsenheter som ett komplement till inhemska åtgärder, vilket innebär ytterligare utsläppsutrymme på hemmamarknaden för de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.

¹³ Se Draghi-rapporten, del B, avsnittet *The root cause of the EU's competitiveness gap*.

Reglerna för marknadsstabilitetsreserven inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem syftar till att ta itu med strukturella obalanser med avseende på tillgång och efterfrågan mellan de tillgängliga utsläppsrätterna för att släppa ut koldioxid och utsläppen från omfattade företag. En princip som ligger till grund för systemets utformning är att marknaden gradvis kommer att bli mindre. Detta kan leda till att utsläppshandelssystemets bidrag till kostnadseffektiva utsläppsminskningar hämmas av ökad ineffektivitet på marknaden. I detta förslag görs därför också en mer omfattande översyn av marknadsstabilitetsreserven som ett komplement till kommissionens förslag av den 1 april 2026¹⁴, för att även i fortsättningen säkerställa marknadsstabilitet, förutsägbarhet och en jämn utveckling av koldioxidpriset.

EU:s utsläppshandelssystem – en starkare innovations- och investeringsmotor som främjar konkurrenskraften

Ett viktigt mål med förslaget är att avsevärt öka investeringarna i vårt energisystem och vår industri. Europa bör öka kapaciteten att producera ren, inhemsk energi till överkomliga priser, särskilt el, genom att ersätta de nuvarande utgifterna för importerade fossila bränslen med kapitalinvesteringar i ekonomisk modernisering. För att uppnå klimatneutralitet senast 2050 måste industrin under de kommande tio åren genomgå en betydande omställning för att modernisera, minska koldioxidutsläppen och övergå till renare och mer energieffektiv teknik, till exempel genom elektrifiering, användning av vätgas från förnybara källor, avskiljning, lagring och användning av koldioxid samt kolupptag. Samtidigt måste EU:s industri förbli konkurrenskraftig på den globala marknaden och se till att det finns arbetstillfällen av hög kvalitet, i linje med målen i given för en ren industri. För att denna omställning ska lyckas måste investeringarna öka avsevärt. Detta innebär kvalificerad arbetskraft som kan använda den teknik som behövs inom relevanta sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.

För detta krävs en förutsägbar prissignal för utsläppshandelssystemet och en målinriktad användning av intäkterna från systemet. EU:s utsläppshandelssystem är en viktig finansieringsmekanism för den gröna omställningen. Sedan 2013 har systemet inbringat över 270 miljarder euro, varav cirka 75 % har tilldelats medlemsstaterna, och gratis tilldelning av utsläppsrätter till ett värde av 255 miljarder euro har beviljats. För att maximera systemets klimatpåverkan måste intäkterna användas strategiskt till åtgärder som påskyndar avkarboniseringen och stärker industrins konkurrenskraft. Sedan juni 2023 har medlemsstaterna varit skyldiga att använda 100 % av intäkterna från utsläppshandelssystemet till klimat- och energiändamål och att säkerställa insyn i dessa utgifter. Såväl transparensen som resultaten har dock brustit. De nuvarande utgiftsmönstren visar på kritiska brister: endast en bråkdel av intäkterna, omkring 5 %, stöder direkt avkarboniseringen av industrisektorer som stål, kemikalier och gödselmedel. Tillsammans står industrisektorerna för omkring 47 % av utsläppen inom EU:s utsläppshandelssystem. Vissa investeringar riskerar också att undergräva klimatneutraliteten genom att upprätthålla beroendet av koldioxidintensiv teknik, såsom infrastruktur för fossila bränslen, vilket skulle kunna få inlåsningseffekter på längre sikt. Intäkterna från utsläppshandelssystemet bör återinvesteras i innovation, ren teknik och industriell avkarbonisering i de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet i betydligt större skala, både på EU-nivå och på nationell nivå, så att de som går i bräsch för omställningen belönas och incitament skapas för Europas industriella ryggrad. Utgiftsökningarna bör åtföljas av ökad insyn i hur intäkterna används, vilket för närvarande är begränsat.

¹⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut (EU) 2015/1814 vad gäller upphörande av ogiltigförklaringen av utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet (COM(2026) 153 final).

Prissignalen för koldioxidutsläpp ger incitament till avkarbonisering inom industrin, och tillsammans med systemet för gratis tilldelning och CBAM finns det ett skydd mot koldioxidläckage. Dessutom går koldioxidprissättningen hand i hand med regleringsåtgärder såsom mål och krav som rör energieffektivitet, inhemska rena energikällor såsom förnybar energi eller koldioxidsnåla transporter och industrier. Inom många sektorer (t.ex. stål, cement och kemikalier) har dock gratis tilldelning i kombination med regler inte bidragit till att driva på någon genomgripande förändring. Detta bör därför kopplas tydligare till de investeringar som behöver göras i Europa. På kort sikt kommer investeringarna dock fortfarande att sakna en lönsam affärsmodell. I given för en ren industri tillkännagavs därför en bank för avkarbonisering inom industrin med en finansiering på 100 miljarder euro inom ramen för den framtida konkurrenskraftsfonden. Banken för avkarbonisering inom industrin ska främja uppskalning och utbyggnad av projekt för avkarbonisering av industrin som har högre mognadsgrad, särskilt i energiintensiva industrier i alla medlemsstater. Detta ska i huvudsak finansieras genom att en viss andel av utsläppsätterna i EU:s utsläppshandelssystem avsätts för detta¹⁵. För att kickstarta investeringarna och driva på den långsiktiga konkurrenskraften kommer utsläppshandelssystemets investeringsförstärkning att finnas tillgänglig redan före 2030 så att stöd finns att få i rätt tid. Investeringsförstärkningen kommer också att utformas så att den främjar solidaritet. Eftersom banken för avkarbonisering inom industrin fokuserar på uppskalning och utbyggnad samt hanterar de kommersiella risker som projekt för avkarbonisering av industrin står inför är det också viktigt att innovationsfonden fortsätter att stödja kommersialiseringen av innovativ och banbrytande teknik. EU:s utsläppshandelssystem stöder således målen i given för en ren industri genom att tillhandahålla ett tydligt och förutsägbart koldioxidpris, driva på investeringar i lösningar som bidrar till avkarbonisering och samtidigt fortsätta att skydda mot koldioxidläckage och återinvestera de intäkter som systemet genererar.

Särskilda mekanismer säkerställer fortsatt solidaritet med medlemsstater med lägre inkomster, däribland en omfördelning av 10 % av auktionsintäkterna, moderniseringsfonden och garanterad tillgång till investeringsförstärkningen inom utsläppshandelssystemet. De bör också fortsätta att stödja medlemsstater med lägre inkomster i arbetet med att modernisera sina energisystem och påskynda den industriella omställningen.

En omställning av hela ekonomin

För att åstadkomma en omställning av hela ekonomin måste alla sektorer bidra med sin beskärda del till EU:s klimatmål. Detta innebär bland annat att man tillämpar en effektiv prissignal för koldioxidutsläpp på EU:s skäliga andel av utsläppen från luftfarten. Luftfarten står för 2–3 % av de globala koldioxidutsläppen¹⁶ och har en icke koldioxidrelaterad klimatpåverkan som är minst lika betydande som koldioxidutsläppens. Luftfartens andel av EU:s transportutsläpp ligger i dag på 14 %, eller cirka 4 % av EU:s totala koldioxidutsläpp. Luftfartens andel förväntas öka till cirka 90 % fram till 2050¹⁷. Långdistansflygningarna

¹⁵ Banken för avkarbonisering inom industrin kommer att ingå i styrningen av den framtida Europeiska konkurrenskraftsfonden, så att det säkerställs att finansieringsinstrumenten kompletterar varandra. Europeiska konkurrenskraftsfonden kommer också att stödja avkarbonisering inom de energiintensiva industrierna. Med tanke på de stora investeringsbehoven inom dessa sektorer behövs båda instrumenten, men de bör utformas så att de kompletterar varandra när det gäller stöd till teknisk utveckling, vilka typer av instrument som erbjuds och vilken roll de spelar i ett projekts investeringsprocess. Detta kommer också att underlättas av den gemensamma styrningsramen.

¹⁶ Easa, *European Aviation Environmental Report*, 2025, <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer/downloads#download-2025>.

¹⁷ Källa: Figur 76, Direkta koldioxidutsläpp från EU:s transportsektor per transportsätt, bilaga 8, Konsekvensbedömning av klimatmålen, och avsnitt 1.5.5, s. 97, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:6c154426-c5a6-11ee-95d9-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_3&format=PDF.

driver på den här ökningen och bör därför omfattas av ett koldioxidpris som har en meningsfull effekt. Enligt Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) prognos kommer utsläppen från den internationella luftfarten att fortsätta att öka på global nivå¹⁸. Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) syftar till att kompensera för den största delen av denna ökning¹⁹. Luftfarten, liksom sjöfarten, står inför stora utmaningar när det gäller avkarbonisering eftersom den räknas som en sektor där det är svårt att minska koldioxidutsläppen – en sektor som kännetecknas av tillgångar med lång livslängd, hög kapitalintensitet och för närvarande en brist på omedelbara alternativ till fossila bränslen.

Sjötransporter står för cirka 14 % av EU:s totala transportutsläpp, eller cirka 4 % av EU:s totala koldioxidutsläpp. Den gröna omställningen kommer att kräva att hela EU:s värdekedja inom sjöfarten mobiliseras samt betydande investeringar i effektivitetsförbättringar av fartyg, utveckling av ny hållbar framdrivningsteknik och utökad produktion och distribution av hållbara, förnybara och koldioxidsnåla bränslen, bland annat genom uppgradering av hamn- och energiinfrastrukturen. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) håller dessutom på att utveckla en global åtgärd för att genomföra IMO:s strategi för växthusgaser från 2023, som bland annat ska bidra till att uppnå nettonollutsläpp från den internationella sjöfarten senast 2050 eller strax därefter. EU:s utsläppshandelssystem kan behöva en mekanism som gör det möjligt att stödja den nya globala åtgärden när den väl har antagits, i synnerhet för att förhindra dubbla betalningar men också för att bevara prissignalen och incitamenten för fartyg som anlöper EU-hamnar.

Vad gäller luftfart och sjöfart finns ett antal kompletterande politiska åtgärder, såsom RefuelEU Aviation och FuelEU Maritime, som samverkar med de många incitamenten inom EU:s utsläppshandelssystem för att stödja införandet av mer hållbara bränslen²⁰. I konkurrenskraftskompassen, given för en ren industri och EU:s strategi för industriell koldioxidhantering²¹ fastställs också målet att avkarbonisera ekonomin genom att påskynda omställningen till ett mer cirkulärt material- och koldioxidflöde, vilket bidrar till EU:s ekonomiska säkerhet, resiliens och konkurrenskraft. Översynen av EU:s utsläppshandelssystem är ett tillfälle att skapa incitament för och öka koldioxidcirkulariteten som en viktig väg mot avkarbonisering inom sektorer där det är svårt att minska utsläppen, såsom cement-, stål- och kemikalieindustrierna, och samtidigt se till att det finns alternativa koldioxidråvaror. Det gradvisa införandet av avfallsförbränning stöder detta mål genom att sluta kretsloppet, samtidigt som det stärker affärsargumenten för en mer cirkulär materialhantering, minskar utsläppen av växthusgaser från avfallshanteringen och genererar återvunna material som ersätter mer koldioxidintensiva nya material. Förutom att man förlorar

¹⁸ ”År 2050 kommer den globala luftfarten att behöva transportera 12,4 miljarder passagerare per år – nästan en tredubbling jämfört med dagens volym.” <https://www.icao.int/sites/default/files/publications/Aviation%20Budget%20Brochure/ICAO-Budget-Brochure-eVersion-27Mar25.pdf>.

¹⁹ Icao konstaterar att utsläppen från den internationella luftfarten, på grund av att alla länder inte deltar fullt ut i Corsia, kommer att fortsätta öka över Corsias referensnivå (~500 miljoner ton koldioxidkvivalenter per år). Källa: Icaos rapport A42-WP/28 – *Technical Assessments in Support of the 2025 Corsia Periodic Review*, https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_028_en.pdf.

²⁰ När det gäller luftfarten fastställer ReFuelEU Aviation mål för bränsleproducenterna att leverera en allt större andel hållbara flygbränslen, med början på 2 % av vissa biobränslen år 2025 och 6 % år 2030 (varav 0,7 % syntetiska bränslen), samt mål för flygbolagen att öka användningen av hållbara bränslen. För sjöfartssektorn fastställer FuelEU Maritime maximigränser för den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten för den energi som används av fartyg med en bruttodräktighet på över 5 000 som anlöper europeiska hamnar, oavsett flagg.

²¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – *Mot en ambitiös industriell koldioxidhantering för EU* (COM(2024) 62 final).

värdefulla resurser kan avfall ha betydande negativa effekter på människors hälsa och miljön. Förbränning av avfall kan till exempel bidra till luftföroreningar, medan deponier kan förorena vatten och mark. Utsläppen av växthusgaser från kommunal avfallsförbränning är betydande och uppgår till cirka 40 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år, men i de flesta medlemsstater omfattas detta för närvarande inte av några särskilda avkarboniseringsåtgärder. Det behövs en heltäckande ram för att stödja cirkularitet i hela ekonomin och bidra till avkarboniseringen av sektorn, bland annat genom att inkludera sektorn i EU:s utsläppshandelssystem och stärka åtgärderna för den cirkulära ekonomin inom ramen för den kommande rättsakten om den cirkulära ekonomin²².

Syftet med översynen är därför att i) säkerställa att marknaden förblir effektiv och skapar ett incitament för att investera i avkarbonisering i ett globalt sammanhang och ii) hantera specifika utmaningar som de berörda sektorerna står inför så att de lättare kan ta till sig de avkarboniseringslösningar som finns tillgängliga, samtidigt som hänsyn tas till andra rättsakter som främjar den gröna omställningen och EU-industrins konkurrenskraft.

Detta förslag omfattar därför nedanstående åtgärder:

i. Systemet anpassas till unionens utsläppsminskningsmål för 2040 på -90 %, vilket innebär en justering av utsläppsminskningsbanan inom EU:s utsläppshandelssystem från och med 2031. Denna ändring gör det möjligt att fortsätta utfärda utsläppsrätter in på 2040-talet.

ii. Hänsyn tas till ett eventuellt köp av 260 miljoner internationella reduktionsenheter som komplement till de inhemska åtgärderna och en minskning till -85 % jämfört med 1990, vilket innebär ytterligare utsläppsutrymme inom EU:s utsläppshandelssystem. Detta genomförs genom att man fastställer en linjär minskningsfaktor som är anpassad till den inhemska ambitionsnivån till följd av köpet av internationella reduktionsenheter till förmån för sektorerna inom utsläppshandelssystemet och genom att avsätta utsläppsrätter för att köpa dessa internationella reduktionsenheter. Om det inte finns tillräckligt med kostnadseffektiva högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet anpassas den linjära minskningsfaktorn till EU:s inhemska ambition på -90 % senast 2040.

iii. Inhemska permanenta kolupptag integreras i EU:s utsläppshandelssystem genom att utsläppstaket höjs med en mängd utsläppsrätter som motsvarar den mängd upptag som kommer att köpas in av kommissionen, vilket skapar garanterat ytterligare utsläppsutrymme för de sektorer där det är svårast att minska utsläppen och stöder en utbyggnad av industrin för kolupptag, samtidigt som kvaliteten på och kvantiteten av upptagen kontrolleras.

iv. Marknadsstabilitetsreserven reformeras så att marknaden blir stabil och likvid och prisutvecklingen jämn mot bakgrund av att marknaden krymper.

v. Gratis tilldelning och kompensation för indirekta koldioxidkostnader förlängs efter den aktuella perioden, samtidigt som gratis tilldelning villkoras av att planer för investeringar i avkarbonisering i EU lämnas in samt att sådana investeringar i avkarbonisering genomförs i EU.

vi. Ett ökat ekonomiskt stöd ges till innovation och investeringar för avkarbonisering, särskilt för avkarbonisering av industrin, så att en större andel av intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem återförs till de sektorer som omfattas av systemet. Banken för avkarbonisering inom industrin inrättas för att tillhandahålla 100 miljarder euro i finansiering till projekt för avkarbonisering av industrin.

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...] [rättsakten om den cirkulära ekonomin] [EUT-hänvisning ska läggas till efter antagande].

vii. Innovationsfonden utvidgas för att stödja marknadsintroduktionen av koldioxidsnål innovation och göra industrin för ren teknik mer konkurrenskraftig.

viii. Kravet på medlemsstaternas användning av auktionsintäkter skärps, bland annat genom ett minimikrav på utgifter inom prioriterade sektorer och krav på redovisning.

ix. Solidariteten upprätthålls genom moderniseringsfonden som ett medel för att stödja moderniseringen av energisystemen och avkarboniseringen av industrin i medlemsstater med lägre inkomster, samtidigt som kriterierna för stödberättigande och fördelningsnyckeln uppdateras.

x. Omfördelningen av 10 % av auktionsvolymen till medlemsstater med lägre inkomster fortsätter, av solidaritetsskäl och för att kanalisera dessa resurser till klimatändamål.

xi. Förslaget har som mål att uppnå en effektiv koldioxidprissättning av EU:s skäliga andel av utsläppen från internationella transporter genom en lämplig tillämpning av EU:s utsläppshandelssystem på flygningar som avgår till unionens omedelbara grannskap. Detta innebär stöd till multilateralism genom en avdragsmekanism för Corsia-kompensationskostnader, vilket förhindrar dubbel prissättning. När det gäller Island och utsläppshandelssystemets tillämpningsområde sedan 2023 skulle kommissionen ställa sig positiv till en förlängning av den befintliga mekanismen i den gemensamma kommitténs beslut med tre år.

xii. Det inrättas särskilt, direkt stöd till sjöfart och luftfart som särskilt främjar användningen av hållbara flyg- och sjöfartsbränslen, ren teknik och vätgas som produceras inom EU.

xiii. Det föreskrivs en översyn av EU:s utsläppshandelssystem i händelse av att IMO antar en global åtgärd för att undvika risken för dubbla betalningar samtidigt som den miljömässiga integriteten i EU:s utsläppshandelssystem bevaras.

xiv. Vidare hanteras risken för kringgående inom sjöfartssektorn genom nya åtgärder, och lika villkor främjas genom en riktad utvidgning av utsläppshandelssystemet till specifika kategorier av små fartyg (med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400).

xv. Det införs riktade förenklningar till förmån för industrin och myndigheterna genom att de administrativa efterlevnadskostnaderna minskas och effektiviteten i systemets genomförande förbättras.

xvi. Kommunal avfallsförbränning integreras i EU:s utsläppshandelssystem. Redovisningstidpunkten för avskiljning och användning av koldioxid (CCU) placeras nedströms för produkter och på bränsledistributörsnivå för e-bränslen. Detta möjliggör avkarbonisering inom industrier där det är svårt att minska utsläppen.

Ett nytt utsläppshandelssystem som omfattar koldioxidutsläpp från bränsleförbränning inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt småindustrin (ETS2) inrättades inom ramen för översynen av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem 2023. ETS2 omfattas inte av detta förslag, eftersom systemet kommer att vara fullt operativt 2028, tillämpningen ska ses över senast 2029 och en eventuell bedömning av genomförbarheten av att integrera sektorerna inom ETS2 i EU:s utsläppshandelssystem ska göras senast 2031.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Alla sektorer inom ekonomin bör bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. Den aktuella översynen av EU:s utsläppshandelssystem utgör den första delen av ett omfattande åtgärdspaket som ska se till att EU är rustat att uppnå sitt klimatmål för 2040 med hjälp av en reviderad energi- och klimatram, samtidigt som man drar full nytta av den gröna omställningen och stärker EU:s konkurrenskraft.

Alla initiativ i paketet är nära sammankopplade och bygger på gemensamma modeller och antaganden, och varje initiativ är beroende av utformningen av de övriga. Utsläppen fördelas mellan de olika politiska instrumenten utifrån överväganden om kostnadseffektivitet, teknisk genomförbarhet och medlemsstaternas särdrag, bland annat när det gäller valet av inhemska källor till ren energi. De konsekvensbedömningar som ligger till grund för översynen av EU:s utsläppshandelssystem och de kommande förslagen omfattar sektorsövergripande analyser, synpunkter från experter och berörda parter samt konsekvenserna av den senaste tidens geopolitiska utveckling. De återspeglar också de mål och åtgärder som beskrivs i medlemsstaternas nationella energi- och klimatplaner.

Analysen visar att det krävs en balanserad kombination av politiska åtgärder för att åstadkomma de utsläppsminskningar och koluttag som krävs, däribland riktade stödåtgärder, stabil koldioxidprissättning, tydliga mål med lämplig flexibilitet samt förenklade men ändå effektiva regler. Dessa principer ligger till grund för utformningen av politiken och stöder investeringar, innovation och konkurrenskraft. Ramen stöds ytterligare av en robust styrningsstruktur som integrerar planering, finansiering, samarbete och övervakning av framsteg, samtidigt som motståndskraften mot de växande effekterna av klimatförändringarna stärks.

Med tanke på EU:s utvidgningsambitioner måste ramens utformning och genomförande också ta hänsyn till integreringen av kandidatländer och potentiella kandidatländer. I anslutningsprocessen bör hänsyn tas till hur solidaritetsmekanismerna och medlen inom EU:s utsläppshandelssystem ska omfatta utvidgningsländerna. Sammantaget är ramen förankrad i målen för 2040, omfattar alla samhällssektorer och upprätthåller en lämplig balans mellan lagstiftning på nationell nivå och EU-nivå.

Förslaget om att se över EU:s utsläppshandelssystem är en viktig del av denna ram och bygger på de förslag till normer för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta lastbilar som antogs i december 2025 och för översynen av marknadsstabilitetsreserven som antogs i april 2026. EU:s utsläppshandelssystem kommer att fortsätta att driva på utsläppsminskningar och ekonomisk omställning under hela 2030-talet. Översynen syftar till att bevara koldioxidmarknadens effektivitet och samtidigt finslipa utformningen av den så att den på ett bättre sätt främjar industrins konkurrenskraft, avkarbonisering, innovation, investeringar och Europas strategiska resiliens. Inom den bredare ramen för klimat- och energipolitiken är ett starkt och förutsägbart koldioxidpris fortfarande avgörande för att uppmuntra investeringar i inhemsk koldioxidsnål energi, elektrifiering och ren teknik. Samtidigt ger det investerarna långsiktig säkerhet.

Ytterligare lagstiftningsförslag om nationella mål samt användningen av internationella reduktionsenheter väntas senare under 2026.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

I given för en ren industri kombineras klimatåtgärder och konkurrenskraft i en samlad, övergripande tillväxtstrategi. Den är en satsning på att påskynda avkarboniseringen, återindustrialisera och vara innovativa på samma gång, samtidigt som Europa görs motståndskraftigt. Syftet är att ge den europeiska industrin starkare incitament att göra stora klimatneutrala investeringar i energieffektivisering och ren teknik. Översynen av EU:s utsläppshandelssystem spelar en central roll för att uppnå dessa mål och ligger därför i linje med den bredare uppsättning EU-politiska åtgärder som ingår i given för en ren industri.

För att uppnå EU:s klimatmål för 2040 och genomföra tillhörande politiska åtgärder kommer det att krävas ihållande investeringar i moderniseringen av energisystemet under de kommande årtiondena. Vid sidan av initiativ som given för en ren industri, förordningen om

acceleration av industrins omställning²³, investeringsstrategin för ren energi²⁴, det europeiska kraftnätspaketet²⁵ och förordningen om nettonollindustri²⁶ syftar ramen för 2040 till att skapa den förutsägbarhet som krävs för att påskynda energieffektivitet, elektrifiering och investeringar i ren teknik i byggnader, transporter, industri och energinät. Avkarboniseringen av industrin kommer också att vara beroende av kolupptag, vätgas och annan innovativ teknik, där privata investeringar spelar en ledande roll.

EU:s utsläppshandelssystem bidrar till dessa mål. För det första syftar detta system till att skapa en prissignal för koldioxidutsläpp som belönar koldioxidsnåla investeringar. Utsläppshandelssystemet sätter ett pris på koldioxidutsläppen. I takt med att kostnaderna för att släppa ut koldioxid ökar blir investeringar i elektrifiering och klimatneutrala produktionsprocesser mer ekonomiskt attraktiva än traditionella fossilbaserade energikällor och produktionsmetoder med höga utsläpp.

För det andra syftar det till att generera intäkter som finansierar avkarboniseringen. Förordningen om acceleration av industrins omställning, som lades fram i mars 2026, utgör en tydlig ram för att driva på investeringar och innovation i sektorer där EU kan behålla eller bygga upp ett globalt ledarskap. Offentligt stöd kommer att vara avgörande för att mobilisera privat finansiering i detta syfte. Återinvesteringen av intäkterna från EU:s och de nationella utsläppshandelssystemen i den industriella omställningen, som föreslås i detta förslag, ligger i linje med dessa mål. Detta förslag innebär framför allt en ökning av anslagen till avkarbonisering av industrin och hållbara bränslen, vilket bidrar till att påskynda elektrifieringen, främja ren teknik, stärka Europas industriella bas och skapa arbetstillfällen av hög kvalitet.

Med utgångspunkt i rekommendationerna i Draghi-rapporten föreslår kommissionen en investeringsförstärkning inom utsläppshandelssystemet som en tidig fas av banken för avkarbonisering inom industrin, som tillkännagavs som en del av given för en ren industri. När lagstiftningsprocessen för utsläppshandelssystemet har slutförts kommer investeringsförstärkningen att stödja koldioxidsnåla investeringar i energiintensiva industrier genom en på förhand fastställd koldioxidpremie. Från och med 2031 kommer den andra fasen av banken för avkarbonisering inom industrin att använda konkurrenskraftiga verktyg såsom differenskontrakt som en del av ett bredare mål att mobilisera 100 miljarder euro för avkarbonisering av industrin.

Detta förslag innebär även en förlängning av innovationsfonden och moderniseringsfonden. Med 200 miljoner utsläppsrätter kommer innovationsfonden att stödja innovativ industriteknik för industrin och tillverkning av ren teknik. Moderniseringsfonden kommer att kanalisera intäkterna från auktioneringen av 2,5 % av taket enligt artikel 9 till medlemsstater med lägre inkomster för att modernisera energiinfrastrukturen, utöka andelen förnybar energi, stärka näten, förbättra energieffektiviteten och stödja teknik såsom avskiljning och lagring av koldioxid (CCS).

²³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en åtgärdsram för att accelerera industriell kapacitet och avkarbonisering i strategiska sektorer och om ändring av förordningarna (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 och (EU) 2024/3110 (COM(2026) 100 final).

²⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – *Strategi för investeringar i ren energi* (COM/2026/116 final).

²⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – *Ett europeiskt kraftnätspaket* (COM/2025/1005 final).

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735 av den 13 juni 2024 om inrättande av en åtgärdsram för att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och om ändring av förordning (EU) 2018/1724 (EUT L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj>).

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Artiklarna 191, 192 och 193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ger EU befogenhet att agera för att bevara, skydda och förbättra miljön, skydda människors hälsa och främja åtgärder på internationell nivå som syftar till att lösa regionala eller globala miljöproblem. Den rättsliga grunden för detta initiativ är artikel 192.1, eftersom initiativet är en åtgärd som vidtas för att bekämpa klimatförändringarna och tjäna de andra miljömål som anges i artikel 191. Utsläppshandelssystemet har verkat på denna rättsliga grund sedan 2003. Europaparlamentet och rådet har antagit alla ändringar av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem på denna rättsliga grund.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Klimatförändringen är ett gränsöverskridande problem och både internationella åtgärder och EU-åtgärder kan komplettera och stärka regionala, nationella och lokala åtgärder på ett effektivt sätt. En anpassning av utsläppshandelssystemet till EU:s mål för minskade växthusgasutsläpp till 2040 kommer att påverka många sektorer inom EU:s ekonomi. Samordnade åtgärder på EU-nivå är därför outhärliga och har en mycket större chans att leda till den nödvändiga omställningen och fungera som en stark drivkraft för kostnadseffektiva förändringar och uppåtgående konvergens. Många av de politiska aspekter som utvärderas inom ramen för detta initiativ har dessutom en viktig inre marknadsdimension, särskilt de alternativ som rör skydd mot koldioxidläckage och mekanismer för finansiering av koldioxidsnåla lösningar. EU-åtgärder kan också inspirera till och främja utvecklingen av andra marknadsbaserade åtgärder.

Som koldioxidmarknad ger utsläppshandelssystemet incitament att minska utsläppen med hjälp av kostnadseffektiva lösningar först inom de verksamheter som omfattas av systemet, och därigenom uppnå större effektivitet tack vare dess omfattning. Om en liknande åtgärd genomförs nationellt skulle detta leda till mindre, fragmenterade koldioxidmarknader, med risk för snedvridning av konkurrensen, och sannolikt leda till högre totala kostnader för utsläppsminskning. Samma logik gäller för utvidgningen av koldioxidprissättning till nya sektorer.

- **Proportionalitetsprincipen**

Analysen av den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag visar att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Detta beror på att det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen att genomföra EU:s mål för minskning av växthusgasutsläpp fram till 2040 på ett kostnadseffektivt sätt och samtidigt säkerställa att den inre marknaden fungerar väl och att sektorerna inom utsläppshandelssystemet förblir konkurrenskraftiga.

Europaparlamentet och rådet har godkänt en övergripande minskning av växthusgasutsläppen i hela ekonomin med 90 % jämfört med 1990 senast 2040, med möjlighet att från och med 2036 använda en begränsad mängd högkvalitativa internationella reduktionsenheter för att ge ett "lämpligt bidrag" till 2040-målet. Detta förslag omfattar en stor del av de växthusgasutsläppen, och genom förslaget revideras direktivet om EU:s utsläppshandelssystemet i syfte att uppnå målet.

- **Val av instrument**

Målen med detta förslag nås bäst genom ett direktiv. Det är det lämpligaste rättsliga instrumentet för att göra ändringar i det befintliga direktivet om EU:s utsläppshandelssystemet.

Ett direktiv ställer krav på att medlemsstaterna ska nå målen och införliva åtgärderna i sina nationella system för materiella och processuella rättsregler. Denna metod ger medlemsstaterna större frihet vid genomförandet av en EU-åtgärd än vad en förordning gör, eftersom de själva kan välja de lämpligaste sätten att genomföra de åtgärder direktivet innehåller. Det gör att medlemsstaterna får möjlighet att säkerställa att de ändrade bestämmelserna överensstämmer med deras befintliga rättsliga ram i materiellt och processuellt hänseende vid genomförandet av utsläppshandelssystemet, särskilt bestämmelser om utfärdande av tillstånd för anläggningar samt verkställighetsåtgärder och påföljder.

Ett direktiv är också det lämpliga instrumentet för att ändra beslutet om marknadsstabilitetsreserven, eftersom översynen av detta rättsliga instrument är nära kopplad till effekterna på marknadsstabiliteten av de föreslagna justeringarna av EU:s utsläppshandelssystem.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

I utvärderingen av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och beslutet om marknadsstabilitetsreserven (se bilaga 15 till konsekvensbedömningen) drogs slutsatsen att EU:s utsläppshandelssystem i hög grad är anpassat till EU:s bredare klimatpolitik, och att de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet i högre grad bidrar till uppnåendet av EU:s mål för minskning av växthusgasutsläppen fram till 2030 eftersom det var mer ekonomiskt *effektivt* för dessa sektorer att göra detta än för sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet. Det fanns belägg för att EU:s utsläppshandelssystem har haft *effekt* när det gäller att driva på den övergripande utsläppsminskningstrend som observerats i EU.

Under utvärderingsperioden minskade de totala utsläppen från stationära anläggningar avsevärt, vilket överensstämmer med och överstiger den utvecklingsbana som krävs för att uppnå målet om en minskning med 43 % jämfört med 2005 års nivåer senast 2030, enligt den reviderade versionen av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem från 2018. Den förstärkta prissignalen för koldioxid under fas IV (2021–2030) har sannolikt stimulerat till en högre total utsläppsminskning, eftersom reformer genomfördes för att åtgärda den strukturella obalansen mellan efterfrågan på och tillgången till utsläppsrätter, som tidigare undergrävt utsläppshandelssystemets resultat under fas III (2013–2020). Användningen av utsläppsminskningsalternativ har sannolikt varit högre inom energisektorn än inom industrisektorerna. Detta beror delvis på de ytterligare kompletterande åtgärder som har införts för att stödja avkarboniseringen av elproduktionen i hela EU, samt på avsaknaden av gratis tilldelning av utsläppsrätter, vilket skulle ha minskat koldioxidprisets inverkan på industriella utsläppare.

Införandet av marknadsstabilitetsreserven har gjort EU:s utsläppshandelssystem betydligt mer förenligt med den bredare politiska ramen (dvs. **extern samstämmighet**). Reserven har bidragit till att åtgärda den länge kritiserade ”vattensängseffekten” genom att låta utbudet av utsläppsrätter anpassas efter förändringar i efterfrågan, inklusive sådana som orsakas av överlappande politik i exempelvis direktivet om förnybar energi²⁷ och

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413 av den 18 oktober 2023 om ändring av direktiv (EU) 2018/2001, förordning (EU) 2018/1999 och direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor, och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652 (EUT L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj>).

energieffektivitetsdirektivet²⁸. Under de senaste åren har reformer av EU:s utsläppshandelssystem, såsom reformer av gratis tilldelning, börjat ta itu med tidigare identifierade problem när det gäller samstämmigheten mellan olika utformningselement (dvs. **intern samstämmighet**). Exempelvis bidrar fastställandet av mer ambitiösa riktmärken för gratis tilldelning till att förstärka effekten av koldioxidprissignalen, vilket skapar incitament för avkarbonisering i balans med behovet av att skydda industrin mot risken för koldioxidläckage. Belägg från litteraturen stöder argumentet att genomförandet av det reviderade direktivet om EU:s utsläppshandelssystem sedan 2018 har gett medlemsstaterna ett betydande EU-mervärde och sannolikt har lett till mer kostnadseffektiva begränsningsåtgärder än vad som skulle ha varit fallet om åtgärder endast hade vidtagits på nationell nivå.

På det hela taget bekräftar utvärderingen att utsläppshandelssystemet hittills har uppnått sina mål och att det har varit ett viktigt instrument för att uppnå EU:s klimatmål. Utvärderingen pekar dock även på förbättringsområden. Exempelvis bör man bättre balansera behovet av att förhindra koldioxidläckage med att säkerställa fortsatta incitament för investeringar i avkarbonisering, se till att systemet för övervakning, rapportering, verifiering och ackreditering blir mer effektivt samt stärka säkerhetsåtgärderna för unionsregistret.

Marknadsstabilitetsreserven antogs 2015 för att minska överskottet av utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem som byggts upp under fas II (2008–2012) och fas III (2013–2020) samt för att motverka uppkomsten av nya obalanser mellan tillgång och efterfrågan i syfte att på ett hållbart sätt stärka motståndskraften i EU:s utsläppshandelssystem. Utvärderingen visade att detta instrument var effektivt när det gällde att minska den historiska obalansen mellan tillgång och efterfrågan på marknaden för utsläppsrätter. Det var också effektivt när det gällde att mildra prischocker till följd av covid-19-pandemin och energipriskrisen. Framför allt sände marknadsstabilitetsreserven en trovärdig signal om EU:s engagemang för utsläppshandelssystemet, vilket därmed stärkte förtroendet för marknaden.

• Samråd med berörda parter

Kommissionen samrådde med nationella, regionala och lokala myndigheter, intressenter från den privata sektorn, inbegripet enskilda företag och näringslivsorganisationer, icke-statliga organisationer och miljöorganisationer, akademiska institutioner och forskningsinstitut, fackföreningar och enskilda personer i olika skeden av utarbetandet av detta förslag.

Översynen av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och beslutet om marknadsstabilitetsreserven bygger på den återkoppling som samlats in som en del av en parallell utvärdering av den nuvarande ramen och en konsekvensbedömning för översynen. Huvudsyftet med samrådet var att inhämta synpunkter från berörda parter om olika alternativ när det gäller bestämmelser om koldioxidläckage, kolupptag, luftfarts- och sjöfartssektorerna, avfallshanteringsprocesser, icke-permanent avskiljning och användning av koldioxid, tröskelvärden för tillförd effekt, koppling till andra koldioxidmarknader och marknadsstabilitetsreserven. Under samrådet gjordes ytterligare en bedömning av användningen av intäkter och stödmekanismer för koldioxidsnåla lösningar. Kommissionen samlade också in synpunkter på möjliga förenklingsåtgärder.

Kommissionen anordnade ett offentligt samråd på nätet med ett frågeformulär om vart och ett av de områden som utvärderades och granskades, och fick totalt 540 svar²⁹ samtidigt som den samlade in mer än 400 ståndpunktsdokument och synpunkter på inbjudan att lämna

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955 (EUT L 231, 20.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/1791/oj>).

²⁹ Detaljerna från det offentliga samrådet finns att se på [EU:s utsläppshandelssystem för sjöfarten, flyget och stationära anläggningar samt marknadsstabilitetsreserven – översyn](#).

synpunkter från olika grupper av berörda parter. Man genomförde också riktade intervjuer och kommissionen deltog i flera (virtuella) bilaterala och multilaterala möten och konferenser med berörda parter för att diskutera översynen av EU:s utsläppshandelssystem, bland annat med företag och näringslivsorganisationer inom olika sektorer, fackföreningar, icke-statliga organisationer och myndigheter i medlemsstaterna. För att stödja översynen av sjöfartsrelaterade frågor hölls ett gemensamt möte mellan undergruppen för genomförandet av övervakning, rapportering och verifiering och utsläppshandelssystemet för sjöfart och expertgruppen för klimatförändringar. Slutligen gav kommissionen även uppdrag åt uppdragstagare³⁰ att genom detaljerade enkäter samla in åsikter och synpunkter om genomförandet av reglerna kring övervakning, rapportering, verifiering och ackreditering för stationära anläggningar och sjöfartsoperatörer.

Samtidigt anordnade kommissionen också en riktad workshop om EU:s utsläppshandelssystem med över 50 företrädare från stationära anläggningar i hela EU den 29 januari 2026. Workshopen fokuserade på erfarenheter av det praktiska genomförandet och på att identifiera områden där efterlevnadsprocesser och krav kan förenklas och effektiviseras³¹. Slutligen anordnade kommissionen också ett rundabordssamtal på hög nivå med berörda parter om översynen av EU:s utsläppshandelssystem den 12 maj 2026. Rundabordssamtalet kompletterade det offentliga samrådet och samlade in ytterligare synpunkter på de politiska prioriteringarna för att vägleda den kommande översynen av EU:s utsläppshandelssystem och marknadsstabilitetsreserven för perioden 2031–2040 och de kompletterande instrument som behövs för att göra avkarboniseringen till en drivkraft för EU:s konkurrenskraft och resiliens.

Resultaten av samråden redovisas i den konsekvensbedömning och utvärderingsrapport och som åtföljer detta förslag och har i möjligaste mån beaktats i det aktuella förslaget.

I allmänhet visade de offentliga samråden att det finns ett brett stöd för EU:s utsläppshandelssystem som politiskt instrument. De berörda parterna står generellt sett bakom strävan att säkerställa samstämmighet mellan EU:s utsläppshandelssystem och det klimatmål för 2040 som fastställs i den europeiska klimatlagen för att man på ett så kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt som möjligt ska kunna fortsätta att bidra till utsläppsminskningar samtidigt som konkurrenskraften bevaras. För att uppnå samstämmighet med 2040-målet anser många berörda parter att det är viktigt att justera den linjära minskningsfaktorn nedåt för att hålla koldioxidpriserna på en rimlig nivå och förbättra förutsägbarheten på marknaden. Samtidigt anser många också att en robust prissignal är viktig för investeringssäkerheten. Båda målen återspeglas i detta förslag.

För att hantera risken för koldioxidläckage inom sektorer som inte omfattas av CBAM finns det på det hela taget ett brett stöd för fortsatt gratis tilldelning, särskilt bland berörda parter inom industrin. Det är främst energisektorn och det civila samhället som stöder förslaget att göra fortsatt gratis tilldelning beroende av investeringar i avkarbonisering. I förslaget kombineras fortsatt gratis tilldelning med att en del villkoras av investeringar i avkarbonisering för att hitta en balans mellan att förhindra koldioxidläckage och att stärka incitamenten att investera i avkarboniseringsåtgärder. Dessutom stöder en stor majoritet av de berörda parterna den föreslagna fortsatta kompensationen för indirekta kostnader efter 2030 för att hantera risken för koldioxidläckage från koldioxidkostnader som förs vidare till elpriserna. Endast vissa deltagare från det civila samhället motsatte sig fortsatt kompensation för indirekta kostnader.

³⁰ Ricardo Nederland B.V. Viegand Maagøe A/S and SQ Consult.

³¹ Europeiska kommissionen: *Reality check – Commission takes stock of ETS implementation with stationary installations*, 2 februari 2026 (inte översatt till svenska).

När det gäller stöd till avkarbonisering av industrin stöder en stor majoritet av de berörda parterna i alla intressentgrupper inrättandet av en bank för avkarbonisering inom industrin till stöd för dessa insatser, med en verktygslåda med finansieringsinstrument för att skräddarsy stödet till nya prioriteringar och behov. Detta återspeglas på ett korrekt sätt i förslaget. Berörda parter välkomnar också generellt sett att innovationsfonden och moderniseringsfonden ska fortsätta. Detta återspeglas i förslaget genom fortsatt stöd till investeringar i modernisering av energisystem och energieffektivitet inom ramen för moderniseringsfonden, samtidigt som vissa aspekter av innovationsfonden förbättras och förenklas utan att dess verksamhet och mål ändras i grunden.

När det gäller kolupptag återspeglar förslaget den åsikt som uttryckts av en stor majoritet av de berörda parterna, nämligen att permanenta kolupptag bör inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem tillsammans med skyddsåtgärder som säkerställer att detta inte avskräcker från nödvändiga utsläppsminskningar. Endast vissa deltagare från den privata sektorn och det civila samhället argumenterade för att även tillfälliga kolupptag skulle inkluderas eller att kolupptag inte skulle inkluderas alls. Åsikterna om de specifika arrangemangen för integrering genom en central offentlig EU-myndighet var blandade. Förslaget innefattar denna strategi för att ge både säkerhet för sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet om det tillgängliga bruttoutsläppsutrymmet och förutsägbarhet när det gäller efterfrågan på kolupptag, vilket gynnar industrin för kolupptag. Detta skulle öka likviditeten på marknaden och användningen av sådan teknik, samtidigt som man säkerställer miljöintegritet och minskar risken för att begränsningsåtgärder hindras genom en begränsad integrering av certifierade enheter från CCS-baserade inhemska permanenta kolupptag och kolinlagrande markanvändning, med låga administrativa kostnader för sektorer inom utsläppshandelssystemet som fortsätter att handla endast med EU-utsläppsrätter.

I alla intressentgrupper anses marknadsstabilitetsreserven allmänt ha varit effektiv när det gäller att hantera överskottet på marknaden. En majoritet av de berörda parterna, främst från industri- och energisektorerna, stöder dock ändringar av dess parametrar för att stärka prisförutsägbarheten och öka likviditeten med tanke på den förväntade framtida åtstramningen av marknaden, medan vissa berörda parter från det civila samhället i allmänhet föredrar att behålla den nuvarande strategin. De ändringar som oftast föreslogs var att upphäva ogiltighetsregeln och dynamiskt anpassa parametrarna för att återspegla marknaden. Dessa ändringar återspeglas på vederbörligt sätt i detta förslag och det riktade förslaget om ändring av marknadsstabilitetsreserven från april 2026, som stoppar mekanismen för ogiltigförklarande och gör det möjligt att behålla utsläppsrätter i reserven över 400 miljoner som en buffert som kan stödja marknadsstabiliteten.

När det gäller luftfarten finns det ett brett stöd för att stärka dess bidrag till avkarboniseringen, och en majoritet av intressenterna från både näringslivet och det civila samhället anser att den nuvarande strategin för internationella flygningar utanför Europa inte på ett adekvat sätt hanterar utsläppen från dessa flygningar. Förslaget bidrar till att åtgärda detta genom att tillämpa ett effektivt koldioxidpris även på en del av EU:s skäliga andel av utsläppen från internationell luftfart på ett sätt som är förenligt med tillämpningsområdet för ReFuelEU Aviation. Berörda parter från näringslivet och den offentliga sektorn identifierade också ökat stöd för hållbart flygbränsle som en viktig prioritering. Förslaget återspeglar detta på vederbörligt sätt genom att öka stödet från utsläppshandelssystemet för användning av hållbara flygbränslen, samtidigt som det säkerställs att medlemsstaterna fortfarande får intäkter från utsläppshandelssystemet för att finansiera ytterligare avkarboniseringsåtgärder.

När det gäller sjötransporter var de berörda parterna i stort sett överens om att införandet av utsläppshandelssystemet framgångsrikt driver på avkarboniseringen, samtidigt som man identifierade möjligheter att förbättra samspelet med internationella åtgärder, stärka

konkurrenskraften, inkludera mindre fartyg och förenkla reglerna. Förslaget bidrar till dessa mål genom åtgärder som minskar risken för kringgående och genom att anpassa översynsklausulen för att särskilt hantera risken för dubbla betalningar, med hänsyn till framtida globala åtgärder från IMO:s sida. I förslaget införs också en mekanism som finansieras genom utsläppshandelssystemet för att stödja införandet av hållbara bränslen och ren framdrivningsteknik. En riktad utvidgning av tillämpningsområdet till vissa kategorier av mindre fartyg föreslås, där den nödvändiga balansen mellan miljövinster och genomförandekostnader beaktas. Förslaget innehåller en tidsbegränsad förlängning av de undantag som är nödvändiga av konnektivitetsskäl och socioekonomiska skäl. Detta ska åtföljas av ett förslag till förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter för att förbättra och förenkla genomförandet av systemet.

När det gäller avfallshanteringssektorn stöder en majoritet av de berörda parterna att förbränning av kommunalt avfall inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem samtidigt som förbränning av farligt avfall undantas, vilket återspeglas i detta förslag. Syftet är att skapa incitament för utsläppsminskningar, den cirkulära ekonomin samt införandet av kolupptag och avskiljning och användning av koldioxid. Detta stöddes i allmänhet av berörda parter från industrin och det civila samhället, med undantag för berörda parter från avfallsförbränningssektorn.

En majoritet av de berörda parterna är positiva till att stimulera avskiljning och användning av koldioxid genom att justera överlämningskyldigheten för utsläpp som avskiljs och används i produkter utan permanent lagring, vilket främst får stöd från energisektorn och tillverkningsindustrin. Åsikterna går mer isär när det gäller att helt flytta överlämningskyldigheten till nedströmsledet, där vissa berörda parter framhåller behovet av enhetlighet i regelverket för e-bränslen. Förslaget återspeglar dessa överväganden genom att införa hybridredovisning i senare och mellanliggande led för att uppmuntra avskiljning och användning av koldioxid i anläggningar i tidigare led och användning av CCU-baserat kol i produkter i senare led.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Detta förslag bygger på uppgifter som samlats in i konsekvensbedömningen för den tidigare översyn av utsläppshandelssystemet³² som slutfördes 2023, den konsekvensbedömning som åtföljde meddelandet och förslaget om klimatmålen för 2040³³ och alla relevanta uppgifter som sammanställts i andra parallella initiativ. Det bygger på utsläppsuppgifter och erfarenheter från genomförandet av EU:s övervaknings- och kontrollsystem.

I detta förslag används en samling integrerade modelleringsverktyg som täcker hela EU-ekonomins utsläpp av växthusgaser. Dessa verktyg används för att ta fram en uppsättning scenarier som återspeglar inbördes förenliga politiska alternativ som är anpassade till unionens klimatmål för 2040.

Dessutom har kommissionen använt den allt större mängden expertgranskad empirisk forskning om EU:s utsläppshandelssystem, tillsammans med flera stöдавtal. Ytterligare stödarbete utfördes av Viegand Maagoe och SQ Consult för utvärderingen av systemet för

³² SWD(2021) 601.

³³ SWD(2024) 63.

övervakning, rapportering, verifiering och ackreditering. För sjöfarts- och luftfartssektorerna genomfördes sektorsspecifika studier av Ricardo³⁴.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport, av vilken ett utkast överlämnades till nämnden för lagstiftningskontroll den 23 mars 2026. Den 15 april 2026 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer³⁵. Nämnden för lagstiftningskontroll lyfte fram fem centrala brister i utkastet. För det första ansåg nämnden att kostnaderna och fördelarna med EU:s utsläppshandelssystem under utvärderingsperioden, inbegripet kostnadsfördelningen, effekterna på koldioxidpriset och effekterna av gratis utsläppsrätter på utsläppsminskningar och investeringar, inte hade kvantifierats tillräckligt. För det andra var problemformuleringen otydlig och målen hade inte formulerats i SMART-termer (dvs. att mål ska vara specifika, mätbara, uppnåeliga, relevanta och tidsbegränsade). För det tredje var referensscenariot oklart, särskilt när det gäller hur det överensstämmer med konsekvensbedömningen av klimatmålet för 2040. För det fjärde behövde motiveringen för att slå samman åtgärder till olika politiska alternativ förstärkas, och det krävdes ytterligare analyser av konkurrenskraft, överkomlighet och samspelet mellan förslagen. För det femte är kostnads-nyttोजämförelserna av de politiska alternativen inte tillräckligt detaljerade, vilket gör det svårt att göra en gedigen bedömning av effektivitet och ändamålsenlighet. Konsekvensbedömningsrapporten justerades för att ta hänsyn till nämndens synpunkter.

Utvärderingen stärktes för att visa de olika utvecklingstendenserna och koldioxidprisets inverkan på industrin och energisektorn. Ytterligare belägg lades till om bränsleomställning och utsläppshandelssystemets roll för att minska kolanvändningen, liksom om utsläppsminskningskostnaderna för de viktigaste sektorerna, marginalkostnaderna för utsläppsminskningar och sambandet med priset inom utsläppshandelssystemet. Dessutom inkluderades resultaten från en ytterligare litteraturgenomgång om de kostnader och fördelar som kan hänföras till utsläppshandelssystemet. Ytterligare information från litteratur och berörda parter om utsläppshandelssystemets inverkan på konkurrenskraften lades till. Utvärderingen utvecklades ytterligare så att den kom att omfatta mer information om utsläppsminskningarna och kostnadsöverföringen för de olika sektorerna.

När det gäller konsekvensbedömningen förtydligades problemformuleringen, och de mål som inte hade formulerats i SMART-termer omformulerades i dessa termer (SO1.1.2, SO2.1.2, SO1.1.3 och SO1.3.1). De faktorer som bidrog till problemet kvantifierades där det var möjligt och beskrevs närmare i övriga fall. Förklaringar lades till om de viktigaste skillnaderna mellan referensscenariot, måluppsättningen på 85 % och förslaget om EU:s klimatmål för 2040. Ytterligare information tillhandahölls om investeringsbehov och utvecklingen av dessa, om konsekvenserna av olika alternativ för utsläppstaket (CAP3 jämfört med CAP1), med åtskillnad mellan energiintensiva sektorer och övriga industrisektorer, samt om de olika typer av teknik som krävs och den tekniska mognadsgraden hos dessa. De viktigaste kompromisserna mellan alternativen och de huvudsakliga åtgärder som skulle

³⁴ Ricardo, *Support for the 2026 review of the ETS Directive for maritime*, rapport utarbetad för GD Klimatpolitik, publikation kommer, (2026); Ricardo et al., *Supporting study for the implementation of the ETS Directive and MRV requirements for maritime transport*, (2024); och mer specifikt delen om stöd till övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter (2026); publikation kommer; Ricardo, *Opportunities of the Green Transition for the EU Maritime Industry and Value Chain*, (2026), publikation kommer; Ricardo, 'Support for the review by the Commission concerning the implementation of ICAO's CORSIA, and for Commission reports on certain types of flights, social impacts, and air connectivity of islands, remote territories and Iceland', utarbetad för GD Klimatpolitik, (2025), publikation kommer.

³⁵ ARES(2026)3999719.

påverka den totala effekten av vart och ett av de tre politiska alternativen identifierades. Rapporten åtföljdes av mer information om viktiga modelleringsantaganden och gjordes mer lättillgänglig för beslutsfattare genom att repetitiva eller ogrundade påståenden strömlinjeformades. Dessutom inkluderades bilaga IV till utvärderingen med en översiktstabell över de kostnader och fördelar som identifierats i den. Slutligen korrigerades mindre inkonsekvenser som identifierats av nämnden för lagstiftningskontroll i dokumenten.

I avsnitten 5–7 i den åtföljande konsekvensbedömningen redogörs det för de politiska alternativ som granskats, de jämförs och det förklaras varför det slutliga förslaget ansågs vara det bästa politiska valet. I avsnitten 6 och 7 och i bilaga 3 ges en förklaring av de viktigaste ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna av det rekommenderade alternativet, och vem som skulle påverkas och hur, tillsammans med kvantitativa uppskattningar av fördelar och kostnader där så är möjligt. När det gäller det alternativ som valts för utsläppstaket inom utsläppshandelssystemet avviker det slutliga politiska förslaget från de alternativ som bedömdes i konsekvensbedömningen. Effekterna förklaras i avsnitt 6.2.3.1 och bilaga 8–1 om utsläppstaket.

Såsom anges i avsnittet om samråd med berörda parter ovan mottogs också över 400 inlagor som svar på inbjudan att lämna synpunkter i samband med det öppna offentliga samrådet, vilka omfattade både ståndpunktsdokument och återkoppling från olika grupper av berörda parter. Detta förklaras närmare i bilaga 2 till den åtföljande konsekvensbedömningen.

Konsekvensbedömningen omfattar en sådan förenlighetskontroll som avses i artikel 6.4 i den europeiska klimatlagen, enligt vilken kommissionen är skyldig att bedöma huruvida varje utkast till EU-åtgärd eller lagstiftningsförslag är förenligt med klimatlagens mål, såsom EU:s mål om klimatneutralitet. I konsekvensbedömningen ligger fokus på en analys av åtgärdernas klimatpåverkan. Den bygger på bästa tillgängliga vetenskapliga rön, och två ekonomiska modelleringsverktyg används för att undersöka kostnadseffektiviteten hos varje politiskt alternativ. I bedömningen jämförs åtgärdernas effekter med ett referensscenario och känsligheten för centrala antaganden testas. Lagstiftningsförslaget ligger helt i linje med det klimatneutralitetsmål som fastställs i den europeiska klimatlagen, eftersom huvudsyftet är att anpassa utsläppshandelssystemet till detta mål och delmålet för 2040. I de fall där åtgärderna medför osäkerhet om huruvida EU:s utsläppshandelssystem kommer att uppnå sitt nettoklimatbidrag (integrering av kolupptag med en förhandsökning av utsläppstaket) eller potentiellt skapar kryphål i utsläppsredovisningen (nedströmsredovisning av avskiljning och användning av koldioxid), bedöms och motiveras risknivån med hänvisning till uppnåendet av klimatmålen i ett bredare perspektiv samt användningen av riskbegränsande verktyg. När det gäller upptag är åtgärderna motiverade för att öka upptagen och undvika koldioxidläckage, och riskerna mildras genom att en tillräcklig budget avsätts för köp av upptag samt genom en översynsklausul. När det gäller avskiljning och användning av koldioxid är riskerna motiverade för att ge incitament till avskiljning och användning av koldioxid, samtidigt som förslaget inför riskbegränsande åtgärder i händelse av kryphål.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Sedan direktivet om EU:s utsläppshandelssystem reviderades 2018 har ett antal förenklingar införts. Artikel 27a lades till i direktivet, vilket gör det möjligt för medlemsstaterna att undanta anläggningar som släpper ut mindre än 2 500 ton koldioxidekvivalenter per år. Dessutom har ett antal förenklingar och förtydliganden gjorts genom ändringar av förordningen om övervakning och rapportering (kommissionens genomförandeförordning

2018/2066³⁶), och standardiserade metoder och verktyg har tagits fram för att underlätta genomförandet. Dessa åtgärder diskuteras ytterligare i den utvärderingsrapport som åtföljer denna konsekvensbedömning, medan ett antal möjliga åtgärder för ytterligare rationalisering och förenkling har föreslagits (se bilaga 15, avsnitt 9.4.4.2).

Flera av åtgärderna i detta förslag som rör utsläpp från stationära anläggningar innebär i allmänhet ingen förenkling, eftersom de syftar till att utvidga tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem. De medför dock förenklningar i ett bredare perspektiv, eftersom EU:s klimatåtgärder bör förhindra ett fragmenterat tillvägagångssätt där nationella eller regionala åtgärder ökar komplexiteten på den inre marknaden. Dessutom förenklar de föreslagna åtgärderna för att förebygga koldioxidläckage tilldelningen av gratis utsläppsrätter genom att koldioxidläckageförteckningen inte uppdateras för fas V (2031–2040), vilket därmed minskar den administrativa bördan för verksamhetsutövarna. Det föreslagna alternativet att utvidga villkoren för gratis tilldelning skulle medföra en ökad administrativ arbetsinsats, vilket måste vägas mot de miljömässiga fördelarna med villkorssättningen och värdet av gratis tilldelning (se avsnitt 6.2.1.6 i konsekvensbedömningen). I konsekvensbedömningen (se bilaga 12) övervägs frågan om huruvida fler små anläggningar bör inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem genom att tröskelvärdet för termisk kapacitet på 20 MW sänks. I enlighet med konsekvensbedömningen omfattar detta förslag dock inte någon sådan utvidgning, eftersom det inte skulle vara proportionerligt med tanke på att de flesta relevanta utsläppen kommer att omfattas av EU:s ETS2.

Med paketet införs stegvisa förbättringar genom förenklingsinitiativ som ska bidra till att systemet genomförs på ett harmoniserat och robust sätt, att befintliga dubbelarbeten minimeras och att effektivitetsvinster uppnås när det gäller förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter. Detta är i linje med utvärderingen (se bilaga 15, avsnitt 8.5 i den bifogade konsekvensbedömningen), i vilken slutsatsen drogs att de föreslagna stegvisa förbättringarna skulle vara bättre än en strukturell omarbetning av systemet för övervakning, rapportering och verifiering, med tanke på att detta system är en robust ram som framgångsrikt har hanterat de förändringar som följer av 2023 års översyn utan att den övergripande datakvaliteten eller användbarheten har äventyrats.

Den politiska åtgärden SI1 för sjöfarten, ”Förenkling och riktade förbättringsåtgärder”, innehåller särskilda bestämmelser för att förenkla systemet för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, vilket skulle göra det möjligt för rederier att utnyttja outnyttjade synergier, minimera onödiga bördor och i slutändan minska de administrativa efterlevnadskostnaderna. Åtgärden skulle bland annat säkerställa att en enhet ansvarar för efterlevnaden med avseende på utsläppen från ett visst fartyg inom ramen för utsläppshandelssystemet/systemet för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och FuelEU Maritime-systemet och att engångsprincipen genomförs fullt ut för övervakning och rapportering genom en gemensam efterlevnadscykel för övervakning, rapportering och verifiering. I den åtföljande konsekvensbedömningen uppskattas att förenklingsåtgärderna för sjöfartssektorn skulle medföra årliga besparingar på mellan 10 % och 20 % av rederiernas nuvarande årliga administrativa efterlevnadskostnader för övervakning, rapportering och verifiering.

Det föreslås även förenklningar för luftfarten, särskilt för mindre operatörer, för vilka definitionen av kommersiell status tas bort och ersätts med ett enkelt utsläppströskelvärde

³⁶ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

som gäller lika för alla operatörer. Operatörer som nu omfattas av systemet, liksom det ökade antalet befintliga operatörer med låg verksamhet till följd av en höjning av det relevanta tröskelvärdet, kan använda sig av förenklad övervakning och rapportering samt utnyttja undantag från verifiering. Genom att undanta operatörer med en mycket låg skyldighet att överlämna utsläppsrätter inom EU:s utsläppshandelssystem säkerställs att den administrativa bördan för flygbolag och administrerande myndigheter förblir begränsad, utan att miljöambitionerna äventyras.

- **Grundläggande rättigheter**

Detta förslag är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som fastställs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Det bidrar särskilt till målet att uppnå en hög miljöskyddsnivå i enlighet med principen om hållbar utveckling i artikel 37 i stadgan³⁷.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Budgetkonsekvenserna av initiativet och de personalresurser och administrativa resurser som krävs anges i finansieringsöversikten, som visar budgetkonsekvenserna.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att fortsätta övervaka och utvärdera hur utsläppshandelssystemet fungerar i sin årliga rapport om koldioxidmarknaden i enlighet med artikel 10.5 i direktivet om handel med utsläppsrätter. Rapporten om koldioxidmarknaden kommer att omfatta effekterna av den pågående översynen av utsläppshandelssystemet. Den bygger på en analys av utvärderingen av framstegen i tillämpningen av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem, vilket regleras i artikel 21 i direktivet och som kräver att medlemsstaterna rapporterar till kommissionen om bland annat tilldelningen av utsläppsrätter, driften av registret, tillämpningen av övervakning och rapportering, verifiering och ackreditering samt frågor som rör efterlevnad. Bestämmelserna om den årliga rapporten om koldioxidmarknaden och medlemsstaternas rapportering gäller även de sektorer till vilka utsläppshandelssystemet har utvidgats. Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter som erhålls genom regleringen av de nya sektorerna kommer att vara en viktig informationskälla för kommissionen vid utvärderingen av framstegen inom de berörda sektorerna.

När det gäller sjötransporter kommer kommissionen att förlita sig på uppgifter som samlas in genom EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och på analyser från den årliga rapporten om växthusgasutsläpp från sjötransporter, som innehåller aggregerade och förklarade resultat. Den integrerade styrnings- och övervakningsprocessen enligt förordning (EU) 2018/1999 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder³⁸ förväntas också säkerställa att klimat- och energirelaterade åtgärder på europeisk, regional, nationell och lokal nivå, inbegripet

³⁷ EUT C 326, 26.10.2012, s. 391.

³⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).

utsläppshandelssystemet, bidrar till EU:s klimatneutralitetsmål och energiunionens mål. Flera marknadsanalytiker följer noga olika aspekter av koldioxidmarknaden, och kommissionen kommer att fortsätta att övervaka deras arbete.

Kommissionen har regelbunden kontakt med berörda parter och är därför väl insatt i deras synpunkter och farhågor när det gäller hur utsläppshandelssystemet fungerar. Frågor som rör utsläppshandelssystemet diskuteras i ett särskilt forum, expertgruppen för klimatförändringar, som sammanför medlemsstaternas behöriga myndigheter, branschorganisationer och icke-statliga organisationer samt kommissionen. I sina olika konstellationer diskuterar expertgruppen bland annat genomförandet av gratis tilldelning, auktionering och frågor som rör unionsregistrets funktion. Dessutom erbjuder forumet för efterlevnad av utsläppshandelssystemet de behöriga myndigheterna i alla länder som omfattas av utsläppshandelssystemet (de 27 medlemsstaterna, Norge, Island och Liechtenstein) en plattform för utbyte av information, kunskap och erfarenheter, vilket bidrar till ett effektivt genomförande av utsläppshandelssystemet. Forumet anordnar riktade evenemang, såsom konferensen om forumet för efterlevnad, som hålls årligen i syfte att utbyta erfarenheter och underlätta dialogen mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter, samt arbetsgrupper som ägnar sig åt särskilda ämnen och utbildningsevenemang. Nationella ackrediteringsorgan och kontrollörer bjuds ibland in att delta i verksamheten i forumet för efterlevnad av utsläppshandelssystemet. Dessutom sammanför den tekniska arbetsgruppen för övervakning, rapportering, verifiering och ackreditering inom utsläppshandelssystemet företrädare för medlemsstaternas behöriga myndigheter för att utbyta erfarenheter och förslag om hur man på ett effektivt och ändamålsenligt sätt ska genomföra kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 (förordningen om övervakning och rapportering) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2067 (förordningen om ackreditering och verifiering)³⁹ och för att diskutera potentiella uppdateringar och förbättringar av ramen för övervakning, rapportering, verifiering och ackreditering inom utsläppshandelssystemet.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Medlemsstaterna har åtagit sig att, i motiverade fall, tillsammans med anmälan om sina införlivandeåtgärder översända ett eller flera dokument som förklarar hur direktivets bestämmelser och motsvarande delar av de nationella införlivandeinstrumenten förhåller sig till varandra. Detta anses vara motiverat i fråga om detta förslag, eftersom det kommer att krävas riktade ändringar av nationell lagstiftning, och dessa måste identifieras, liksom de bestämmelser för vilka införlivande inte ansågs nödvändigt.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem som ändras genom detta förslag är följande:

- **Utsläppstak:** för att anpassa systemet till unionens utsläppsminskningsmål på - 90 % fram till 2040 föreslås en ändring av artikel 9 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem för att anpassa utvecklingsbanan för EU:s utsläppshandelssystem från och med 2031. Denna ändring skulle möjliggöra en långsammare årlig minskning och fortsatt utfärdande av utsläppsrätter under 2040-talet.

³⁹ 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 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2067/oj).

- **Internationella reduktionsenheter:** det föreslås att man överväger ett planerat köp av internationella reduktionsenheter med hög integritet från och med 2036, vilket skulle minska behovet av inhemska utsläppsminskningar med upp till 5 procentenheter år 2040, samtidigt som kostnadseffektivitet och överensstämmelse med Parisavtalet säkerställs. Det föreslås att taket för EU:s utsläppshandelssystem sänks för att återspegla denna justering, med en minskad linjär minskningsfaktor från och med 2036 i linje med målet att uppnå en inhemsk utsläppsminskning i EU på 85 % senast 2040, samt att utsläppsrätter avsätts för att finansiera köpet av den mängd internationella reduktionsenheter (260 miljoner) som motsvarar den minskning som eftersträvas inom EU:s utsläppshandelssystem. En reservmekanism föreslås för att bevara miljöintegriteten genom att återgå till en utvecklingsbana för sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet som är anpassad till en inhemsk minskning i EU på 90 % fram till 2040 om kostnadseffektiva högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet inte finns tillgängliga, med förbehåll för kommissionens rapport om utvecklingen av en marknad för högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet, med beaktande av kriterierna i förordning (EU) 2021/1119, och dessa reduktionsenheters bidrag till klimatambitionen i de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet (se förslaget till ny artikel 9b).
- **Kolupptag:** det föreslås att man i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem inför en ny artikel 9c som införlivar permanenta kolupptag i EU:s utsläppshandelssystem genom att höja taket med det antal utsläppsrätter som motsvarar de enligt unionsramen certifierade, inhemska enheterna för permanent avskiljning och lagring av biogena koldioxidutsläpp (bio-CCS) och direkt luftavskiljning och lagring av koldioxid (DACCS) (förhållandet 1:1) som kommissionen har i uppdrag att köpa in. Dessa nyinrättade utsläppsrätter skulle avsättas för inköp av upptagen. Det föreslås att kommissionen tilldelas ytterligare utsläppsrätter för att åtgärda prisskillnaden mellan upptag och utsläppsrätter. Nettomålet för EU:s utsläppshandelssystem skulle beräknas som bruttoutsläppen (motsvarande den totala mängden utsläppsrätter) minus den mängd upptag som man planerar att köpa in. För att underlätta verksamhetsutövarnas användning av egna upptag föreslås det att verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer, i förekommande fall, ska kunna kompensera sina egna fossila utsläpp med bio-CCS-upptag som certifierats enligt unionsramen och som de själva genererar (artikel 14.1a). Denna kompensationsmekanism skulle inte gå utöver noll – den kan inte generera negativa utsläpp eller ge upphov till förvärv av EU-utsläppsrätter – och kräver en justeringsmekanism för de utsläppsrätter som tilldelats för inköp av kolupptag och för de kolupptag som ska köpas in, för att förhindra att det totala utsläppsutrymmet ökar utöver den gräns som integreringen genom inköpsprogrammet innebär.
- **Banken för avkarbonisering inom industrin:** Det föreslås att från och med 2028 inrätta banken för avkarbonisering inom industrin som EU-enhet för att stödja utbyggnaden och användningen av teknik och processer som direkt minskar utsläppen från stationära anläggningar som omfattas av bilaga I och som i sig också kan generera permanenta kolupptag. Banken kommer att inleda sin verksamhet i två faser (ny artikel 10cc). För det första kommer en ”investeringsförstärkning” under perioden 2028–2031 att avsätta 400 miljoner

utsläppsrätter för att tillhandahålla fasta koldioxidpremier med hjälp av ett ”först till kvarn” -system för att påskynda investeringar (ny artikel 10 cd). En särskild andel kommer att avsättas för medlemsstater med lägre inkomster för att säkerställa solidaritet. Stödet kommer att vara villkorat av att strikta tidsfrister för slutförande följs, och resultatet kommer att garanteras genom utfärdande av slutförandegarantier. Utbetalningarna kommer att kopplas till oberoende verifierade utsläppsminskningar och kan ske i form av utsläppsrätter. För det andra, från och med 2031, kommer banken att stödja projekt, främst genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden som tilldelar differenskontrakt för koldioxid eller koldioxidpremier, vilket därmed ger långsiktig intäktsstabilitet och minskar riskerna för investeringarna (ny artikel 10ce). Förslaget innehåller bestämmelser om anbuds- och fullgörandegarantier för att säkerställa att avsikterna är seriösa och att leverans sker i tid, möjliggör en uppdelning av budgetåtaganden i årliga delbetalningar samt innehåller bestämmelser om återbetalningar och intäkter som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål som tilldelas banken. Synergierna med Europeiska konkurrenskraftsfonden kommer att stärkas genom möjligheten att tilldela en konkurrenskraftsstämpel till projekt som bedömts av banken.

- **Innovationsfonden:** genom förslaget uppdateras den rättsliga grunden för innovationsfonden för att säkerställa fortsatt, förutsägbart stöd för att föra ut innovationer på marknaden och skala upp koldioxidsnål och koldioxidfri teknik som avsevärt bidrar till avkarboniseringen i de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem (artikel 10cb). Förslaget stärker också genomförandeprinciperna, inbegripet projektutveckling och tekniskt stöd till medlemsstater med lågt deltagande, inför åtgärder för att avskräcka från spekulativa ansökningar och ökar insynen genom årlig offentlig rapportering. Övergångsbestämmelser fastställs för att säkerställa fortsatt tillämpning av artikel 10a.8 fram till 2030.
- **Moderniseringsfonden:** genom förslaget anpassas moderniseringsfonden (ändrad artikel 10d) så att den anpassas bättre till de skärpta klimatambitionerna och rättvisemålen. Detta görs genom att indikatorerna för stödberättigande och fördelning uppdateras med hjälp av de senaste tillgängliga uppgifterna. De stödberättigande investeringsområdena utvidgas till att omfatta elektrifiering och avkarbonisering av industrin, inbegripet CCS/CCU, samtidigt som man fortsätter att förbjuda stöd till energiproduktion baserad på fossila bränslen. Förslaget kanaliseras också utsläppsrätter som omfördelas för solidaritetsändamål genom moderniseringsfonden för att maximera effekterna och gör det möjligt för medlemsstaterna att frivilligt överföra ytterligare utsläppsrätter från sina auktionsvolymerna för att öka fondens resurser. Dessutom tilldelas en extra andel av taket för EU:s utsläppshandelssystem till stödmottagande medlemsstater för att stödja investeringar via banken för avkarbonisering inom industrin, vilket stärker avkarboniseringen av industrin i medlemsstater med lägre inkomster.
- **Auktionsintäkter:** genom förslaget införs riktade reformer för att säkerställa att intäkterna används mer ändamålsenligt, transparent och i full överensstämmelse med EU:s klimatmål (ändrad artikel 10.3). Det föreslås att tydliga prioriterade utgiftsområden ska fastställas, i enlighet med principen att de sektorer inom utsläppshandelssystemet som betalar koldioxidpriset bör stödjas med de intäkter som systemet genererar, och att man därför bör

fokusera på sektorer med stor påverkan där intäkterna från utsläppshandelssystemet kan leda till de största utsläppsminskningarna och de största sidofördelarna. Dessa prioriteringar omfattar EU:s klimatfonder, ren energi och rena nät, koldioxidsnåla transporter (särskilt för sjöfart och luftfart), avkarbonisering av industrin (inbegripet elektrifiering, avskiljning och lagring av koldioxid och ren teknik), avkarbonisering av avfallshanteringen, cirkularitet och stöd till forskning och innovation på dessa områden. För att säkerställa att medlen används på ett målinriktat och verkningsfullt sätt krävs det enligt förslaget att medlemsstaterna avsätter minst 50 % av intäkterna från utsläppshandelssystemet till dessa prioriterade områden. Detta bindande minimikrav kommer att bidra till att rätta till den nuvarande obalansen i utgifterna, där kritiska sektorer trots sin betydande roll för att uppnå utsläppsminskningar får oproportionerligt lite finansiering. Förslaget kommer att säkerställa fullständig anpassning till klimatneutralitet genom att förbjuda investeringar som undergräver EU:s långsiktiga klimatmål. Detta omfattar utgifter för åtgärder som skapar eller förlänger beroendet av koldioxidintensiv teknik, där inlåsning i fossila bränslen utgör ett centralt exempel på sådan bristande anpassning. Det föreslås också att synlighetskraven skärps så att allmänheten och berörda parter tydligt kan se hur intäkterna från utsläppshandelssystemet används (ändrad artikel 30m) genom att medlemsstaterna åläggs att offentligt redovisa ursprunget till de åtgärder som finansieras genom utsläppshandelssystemet via flera kanaler, såsom projektdokumentation och offentlig information. Användningen av den standardiserade EU-märkningen ("(Med-)finansieras av Europeiska unionens utsläppshandelssystem") kommer att vara ett viktigt verktyg för att åstadkomma denna insyn. De prioriterade utgiftsområdena omfattar en förstärkning av stödmekanismerna i direktivet för att minska klimatpåverkan från sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet. Medlemsstaterna har redan i dag möjlighet att besluta att inte auktionera ut utsläppsrätter för vissa ändamål, och i sådana fall bör de kvantiteter som inte auktioneras ut användas för att beräkna beloppet av egna medel baserade på utsläppshandeln, i enlighet med kommissionens förslag om systemet för egna medel (COM(2025)574, skäl 14). Dessa reformer kommer att kompletteras med ändringar av den kommande styrningsförordningen⁴⁰, som kommer att kräva att medlemsstaterna integrerar sin planerade användning av auktionsintäkter från utsläppshandelssystemet i sina nationella energi- och klimatplaner. Denna skyldighet till förhandsplanering kommer att säkerställa att utgifterna strategiskt anpassas till nationella och EU-omfattande klimatmål innan intäkterna fördelas, samtidigt som övervakningen, den offentliga granskningen och insynen förbättras.

- **Utsläpp från luftfarten:** det föreslås att man utökar tillämpningsområdet för effektiv koldioxidprissättning genom att på lämpligt sätt tillämpa utsläppshandelssystemet på EU:s skäligen andel av vissa avgående flygningar utanför Europa (ändrad artikel 28a.1 och bilaga I) samt på affärsflygningar

⁴⁰

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).

(ändrad artikel 3 o, p och am, artikel 28a.4 samt bilaga I, punkterna j och k)). Detta åtföljs av motsvarande höjningar av utsläppstaket (ändrad artikel 28a.1). Stödet för multilaterala åtgärder fortsätter genom att man tillåter en minskning av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inom utsläppshandelssystemet med kostnader för de utsläpp som omfattas av Corsia (ändrad artikel 12.3 b)). Det föreslås att annulleringen av Corsia-enheter förlängs till 2035 (ändrad artikel 12.9). Utsläppsrätter från den utökade täckningen återanvänds för att driva på investeringar i att minska luftfartens klimatpåverkan, genom införande av hållbara flygbränslen och skalbara avkarboniseringslösningar samt kostnadseffektiv minskning av klimatpåverkan från kondensstrimor för flygningar som omfattas av utsläppshandelssystemet (ändrad artikel 3c.6). Förslaget innehåller förenklingsbestämmelser när det gäller rapportering (ändrad artikel 28a.4) och ansökan om stöd som finansieras genom utsläppshandelssystemet för avkarbonisering av luftfarten (ändrad artikel 3c.6).

- **Utsläpp från sjötransport:** det nuvarande systemet effektiviseras genom att i) det inrättas en mekanism för hållbar alternativ framdrivning till havs (ny artikel 3gaa), som syftar till att återvinna ytterligare intäkter från EU:s utsläppshandelssystem till stöd för avkarboniseringen inom sjöfartssektorn, och ii) genom att skyddsåtgärderna stärks mot risken för att containerfartyg och fartyg som deltar i eller stöder verksamhet till havs kringgår reglerna (ändrad artikel 3ga.1 och artikel 3) samt genom fortlöpande övervakning av denna risk). Med tanke på att det storskaliga införandet av utsläppsminskningslösningar för isklassade fartyg och flottor som betjänar ruttor som omfattas av undantag till och med den 31 december 2030 fortfarande är begränsat, föreslås det att giltighetstiden för vissa undantag förlängs till och med den 31 december 2035 (ändrad artikel 12.3-e till 12.3-b). Genom förslaget förlängs också den tillfälliga omfördelningsmekanism som fastställs i artikel 3ga.3 andra stycket till och med den 31 december 2038. Lika villkor stärks genom en riktad utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem till vissa kategorier av små fartyg (med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400) (ändrad bilaga I). Denna typ av riktad utvidgning kräver att utsläppstaket höjs (ändrad artikel 9). Eftersom EU:s utsläppshandelssystem för sjötransporter samverkar med globala åtgärder som håller på att utarbetas inom IMO innehåller förslaget en översynsklausul som hänvisar till möjligheten att införa en åtgärd för att undvika dubbla betalningar (artikel 3gg). I förslaget föreskrivs också att en viss mängd utsläppsrätter ska avsättas och tilldelas för att stödja de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling (ny artikel 3gab).
- **”Utsläppshandelssystemet som tjänst”:** för att stödja globala klimatåtgärder och underlätta prissättningen av växthusgasutsläpp i länder utanför EU föreslås det att man inrättar mekanismen ”Utsläppshandelssystemet som tjänst” för att ge stöd till länder utanför EU när det gäller utsläpp som inte redan omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt EU:s utsläppshandelssystem (ny artikel 25b).
- **Risk för koldioxidläckage, gratis tilldelning och riktmärken efter 2031:** det föreslås att de nuvarande instrumenten (gratis tilldelning, förteckning över koldioxidläckagesektorer) bibehålls under nästa period. Genom förslaget förlängs giltigheten för övergångsåtgärderna enligt artikel 10b.1 för att stödja vissa energointensiva industrier som anses vara utsatta för koldioxidläckage

fram till 2040. I förslaget fastställs också regler för gratis tilldelning inom EU:s utsläppshandelssystem för stationära anläggningar för de femårsperioder som avses i artikel 11 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem fram till 2040, vilket justerar den maximala uppdateringstakten för riktmärkena i artikel 10a.2 för att återspegla industrisektorernas faktiska väg mot avkarbonisering. Om efterfrågan på gratis utsläppsrätter skulle leda till att en enhetlig sektorsövergripande korrigeringsfaktor måste tillämpas före 2040, höjs buffertmängden till 4 % av den totala mängden utsläppsrätter. Förslaget utvidgar den befintliga strategin för villkorlighet när det gäller fjärrvärme och gör all gratis tilldelning inom EU:s utsläppshandelssystem, från och med den femårsperiod för gratis tilldelning som inleds den 1 januari 2031, villkorad av att en plan för investeringar i avkarbonisering i EU upprättas (vilket därmed stärker den inhemska produktionen av koldioxidfria och koldioxidsnåla produkter) och att investeringar i avkarbonisering genomförs som leder till betydande utsläppsminskningar. Konkret kommer 80 % av tilldelningen av gratis utsläppsrätter under varje femårsperiod att tilldelas årligen efter inlämnande av planen för investeringar i avkarbonisering i EU, inklusive en investerings- och utsläppsminskningsplan för att minska den totala klimatpåverkan som verifierats av kontrollörer inom utsläppshandelssystemet och godkänts av den behöriga myndigheten. För att ytterligare stimulera industriella investeringar inom unionen är verksamhetsutövarna skyldiga att återlämna de utsläppsrätter som erhållits enligt artikel 10a.3c första stycket om de flyttar eller på annat sätt överför sin relevanta verksamhet utanför unionen. De återstående 20 % av mängden gratis tilldelning för perioden kommer att tilldelas först efter verifiering av att investeringarna i avkarbonisering har genomförts på ett framgångsrikt sätt och att motsvarande betydande utsläppsminskning har uppnåtts vid slutet av femårsperioden. När det gäller CBAM-sektorerna föreslås att 15 % av den gratis tilldelning som fasats ut på grund av CBAM-faktorn återinförs från och med 2028, för att minska takten i införandet av CBAM och mildra den kvarvarande risken för koldioxidläckage. Detta kommer att uppnås genom att minska och skjuta upp avvecklingen av tilldelningen av gratis utsläppsrätter till 2038 i enlighet därmed. Regler om uppdatering av riktmärkesvärdena för perioderna 2031–2035 och 2036–2040 ingår också, vilket innebär att principerna för den nuvarande metoden utvidgas till dessa perioder.

- **Nya sektorsvisa riktmärken för värme och bränsle:** förslaget innehåller en bestämmelse som ger kommissionen befogenhet att fastställa sektorsspecifika riktmärken för värme och bränsle enligt de delegerade akter som avses i artikel 10a.1.
- **Kompensation för indirekta kostnader:** förslaget ger fortfarande medlemsstaterna möjlighet att bevilja statligt stöd för att kompensera vissa energiintensiva industrier för en del av de koldioxidkostnader som övervältras via elmarknaden (artikel 10.6). För att minska den administrativa bördan integreras rapporteringen om kompensation för indirekta kostnader i den mer omfattande rapporteringen om användningen av auktionsintäkter enligt styrningsförordningen, där den kommande ändringen av styrningsförordningen utgör den relevanta rättsliga grunden.
- **Kommunal avfallsförbränning:** det föreslås att det nuvarande tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem avseende samförbränning

av avfall utvidgas till att omfatta all förbränning och samförbränning av icke-farligt avfall. I detta syfte föreslås att en ny, separat verksamhet läggs till i bilaga I, som omfattar bortskaffande eller återvinning i anläggningar för förbränning och samförbränning av icke-farligt avfall. Vidare införs nya definitioner av ”farligt avfall” och ”kommunalt avfall” i artikel 3 ak respektive artikel 3 al. Utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem gäller utsläpp från förbränningsanläggningar för icke-farligt avfall vars kapacitet överstiger 3 ton per timme, i enlighet med direktiv 2010/75/EU. Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inom sektorn för kommunal avfallsförbränning kommer gradvis att införas under perioden 2031–2034, och kommunala avfallsförbränningsanläggningar kommer att vara skyldiga att överlämna 100 % av sina verifierade utsläpp från och med 2034 (artikel 12a). Genom undantag bör medlemsstater som genomför lämpliga likvärdiga åtgärder ha rätt till ett tillfälligt nationellt undantag. Ett frivilligt tidsbegränsat undantag införs för anläggningar i de yttersta randområdena till och med den 31 december 2035. Det antal utsläppsrätter som läggs till det totala antalet utsläppsrätter i unionen för sektorn bör stå i proportion till infasningsbanan från 2031 till 2034 (artikel 9). Övervakning och rapportering samt verifiering och ackreditering kommer att fortsätta att gälla (artiklarna 14 och 15). De övervaknings- och rapporteringsregler som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 kommer i möjligaste mån att ses över för tillämpning på sektorn för kommunal avfallsförbränning. Avfallsenergi för fjärrvärme är berättigad till gratis tilldelning enligt bestämmelserna om fjärrvärme. Elproduktion har inte varit berättigad till gratis tilldelning sedan 2013. Förteckningen över stödberättigande användningsområden för auktionsintäkter (artikel 10.3) kommer att utvidgas för att stödja lokala myndigheter i genomförandet av åtgärder i linje med de högre stegen i avfallshierarkin. Teknik och processer som direkt minskar utsläppen från kommunala avfallsförbränningsanläggningar, särskilt koldioxidavskiljning, kommer att vara berättigade till stöd från banken för avkarbonisering inom industrin, innovationsfonden och moderniseringsfonden, i syfte att påskynda avkarboniseringen av industrin. Dessutom kommer fjärrvärme från avfallsenergi att omfattas av bestämmelsen om gratis tilldelning till fjärrvärmeanläggningar, som förlängs efter 2030. För att övervaka metanutsläpp och oavsiktliga effekter av utvidgningen av tillämpningsområdet för att uppnå fullständig täckning av förbränning och samförbränning av icke-farligt avfall bör övervakning och rapportering, liksom verifiering och ackreditering för deponering av icke-farligt avfall, tillämpas senast när EU:s utsläppshandelssystem har utvidgats fullt ut till att omfatta utsläpp från kommunal avfallsförbränning. I detta syfte läggs bortskaffande eller återvinning av icke-farligt avfall i deponier till som en ny verksamhet i bilaga I för övervakning, rapportering och verifiering i enlighet med artiklarna 14 och 15 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem. Vid utarbetandet av övervaknings- och rapporteringsreglerna bör framtida bästa tillgängliga teknik för deponier beaktas så att regelverket blir enhetligt och miljöintegriteten säkerställs, och reglerna bör baseras på ett omfattande deponiregister så att kringgående undviks och effektiviteten säkerställs. En rapporterings- och översynsklausul kommer att införas (artikel 30.9) för att övervaka metanutsläpp från deponier, beakta relevant utveckling när det gäller avfallsomdirigering som strider mot avfallshierarkin samt bedöma lämpligheten i att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta utsläpp

från deponering. Slutligen ändras punkt 5 i bilaga I så att undantaget för enheter för förbränning av kommunalt avfall stryks, vilket bör ingå i tillståndet för en anläggning när kapacitetströskeln för den relevanta verksamheten överskrids. Anläggningar för förbränning av farligt avfall och enheter för förbränning av farligt avfall bör även fortsättningsvis undantas.

- **Icke-permanent avskiljning och användning av koldioxid (CCU):** genom att avfallsförbränning inkluderas innebär detta att de flesta steg i livscykeln för en CCU-produkt, från vilken det inbäddade kolet kan frigöras, nu omfattas av koldioxidprissättning. Detta gör det möjligt att redovisa utsläppen då de frigörs från produkterna i stället för vid avskiljningspunkten, vilket därmed undviker risken för dubbelräkning av utsläpp och underredovisning. I de fall där koldioxid inte avskiljs permanent, i mellanprodukter eller slutprodukter från vilka koldioxiden förväntas släppas ut på nytt i verksamheter som redan omfattas av EU:s utsläppshandelssystem (t.ex. förbränt plastavfall) skjuter artikel 12.3b i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem därför upp skyldigheten att överlämna utsläppsrätter till dess att koldioxiden frigörs i en process som förtecknas i bilaga I (nedströms) till direktivet om EU:s utsläppshandelssystem. Förslaget ger kommissionen befogenhet att upprätta en förteckning över produkter från vilka koldioxid förväntas släppas ut på nytt i verksamheter som redan omfattas av utsläppshandelssystemet. Som ett undantag är redovisningstidpunkten för avskilt kol som ingår i syntetiska bränslen den tidpunkt då bränslena distribueras för konsumtion (mellanledet), och inte den tidpunkt då bränslena förbränns i industrianläggningar eller inom transportsektorn. Mer specifikt skulle den nya redovisningstidpunkten vara den tidpunkt då bränslena distribueras, för vilket en ny verksamhet införs i bilaga I. För att säkerställa fullständig täckning av alla koldioxidutsläpp i CCU-kedjan bör dessutom tillämpningsområdet för utsläppshandelssystemet i bilaga I utvidgas till att omfatta avskiljning av kol för användning (för närvarande omfattas endast avskiljning för lagring), bearbetning av avskilt kol, förvätskning och liknande tjänster samt transport av avskilt kol för användning (för närvarande omfattas endast användning för lagring).
- **Klargörande av befintliga regler om tillämpningsområde, tillståndsgivning och rapportering:** det föreslås att definitionen av ”ny deltagare” ändras så att den är helt samordnad med definitionen av ”befintlig anläggning” i artikel 2.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331⁴¹, vilket innebär att definitionen anpassas till gällande praxis och att den situation som rått under 18 månader – då ingen av de två definitionerna var tillämplig – åtgärdas. I förslaget klargörs tillämpningsområdet för och definitionen av verksamheten ”Produktion av vätgas (H₂) och syntesgas med en produktionskapacitet som överstiger 5 ton per dag” i bilaga I till direktivet om EU:s utsläppshandelssystem. Förslaget ger kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som fastställer minimiregler på EU-nivå för beviljande, återkallande och tillfälligt upphävande av tillstånd för utsläpp av växthusgaser, detta för att skapa lika villkor i medlemsstaterna, lösa genomförandeproblem och se till att det finns tydliga regler när det gäller anläggningars status som ny

⁴¹ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/331/oj).

eller befintlig anläggning inom EU:s utsläppshandelssystem. Slutligen innehåller förslaget ändringar som ska klargöra den rättsliga grunden och samordningen mellan rapporteringsförfarandena enligt artikel 10.5 och artikel 21 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.

- **Finansiering av EU:s utsläppshandelssystemets korrekta funktion och förvaltning:** förutsättningar skapas för att införa intäkter som är avsedda att finansiera utsläppshandelssystemets korrekta funktion och förvaltning, inbegripet unionsregistrets korrekta drift, funktion och säkerhet (artikel 19) och genomförandet av reglerna om investeringsvillkor för gratis tilldelning.

De viktigaste delarna i beslutet om marknadsstabilitetsreserven som ändras är följande:

- Utöver det föreslagna avskaffandet av mekanismen för ogiltigförklaring (COM (2026) 153 final⁴²) införs genom detta förslag ett integrerat paket med ändringar som ska göra reservens parametrar dynamiska över tid. Syftet är att ta hänsyn till det krympande taket och säkerställa att reserven förblir motståndskraftig så att likviditeten kan upprätthållas.
- För det första föreslås att de övre och nedre tröskelvärdena samt antalet uttag (artikel 1.5 och 1.6) ska utvecklas över tid, med en fast årlig minskning på 4 % per år från och med 2029. De exakta värdena avrundas till närmaste miljon och anges i bilaga I till beslutet om marknadsstabilitetsreserven.
- För det andra införs genom förslaget ändringar avseende uttaget av utsläppsrätter:
 - det införs en nedre buffert från och med 2028 (artikel 1.5), vilket speglar logiken bakom den övre buffert som infördes i 2023 års översyn. Det nuvarande lägre tröskelvärdet ligger på 400 miljoner och den nuvarande uttagsnivån är fastställd till 100 miljoner. Detta ger ett nedre buffertvärde på 300 miljoner utsläppsrätter. När det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger mellan det lägre tröskelvärdet och den lägre bufferten beräknas den mängd utsläppsrätter som tas ut från marknadsstabilitetsreserven som "det lägre tröskelvärdet – det totala antalet utsläppsrätter i omlopp", i stället för att en fast mängd på 100 miljoner tas ut enligt de nuvarande reglerna. När det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger under den lägre bufferten tas 100 miljoner utsläppsrätter ut från marknadsstabilitetsreserven.
 - Från och med 2029 föreslås att det lägre tröskelvärdet på 400 miljoner och den lägre bufferten på 300 miljoner samt de 100 miljoner utsläppsrätter som ska tas ut från reserven när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger under den lägre bufferten minskas med en fast årlig minskning på 4 % per år.
- För det tredje sänks intagsnivån till reserven från 24 % till 12 % från och med 2028 (artikel 1.5). Detta innebär att om det uppstår ett överskott kommer det framtida intaget att fördelas över en längre tidsperiod. Mot bakgrund av det krympande taket och den framtida marknadsåtkomsten bör intagen fördelas

⁴² Förfarande 2026/0085/COD, Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut (EU) 2015/1814 vad gäller upphörande av ogiltigförklaringen av utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet.

över en längre period. Följaktligen måste det övre bufferttröskelvärdet justeras nedåt till 947 miljoner för att återspegla den lägre intagsnivån.

- För det fjärde föreslås ändringar av hur luftfarten beaktas vid beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp. För närvarande kräver artikel 1.4a att nettobehovet från luftfarten från och med 2024 återspeglas i beräkningen. Denna artikel ändras så att den kumulativa effekten av nettobehovet från luftfarten under perioden 2012–2023 inkluderas i det totala antalet utsläppsrätter i omlopp. Detta gäller från och med 2028, och genom att beakta luftfartens kumulativa behov från 2012 i beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp för 2027 minskas detta med 173 miljoner utsläppsrätter. Detta gör marknadsstabilitetsreserven mer responsiv och kommer att leda till att utsläppsrätter tas ut tidigare.

De viktigaste ändringarna av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och FuelEU Maritime-förordningen är följande:

- Förslaget syftar till att förenkla för verksamhetsutövare som uppfyller kraven på övervakning, rapportering och verifiering/kraven enligt utsläppshandelssystemet och FuelEU-kraven genom att slå samman de relevanta efterlevnadscyklerna för övervakning, rapportering och verifiering och minimera befintliga överlappningar och områden med skillnader. Detta kräver att tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering (ändrad artikel 2) utvidgas till att omfatta energianvändning utöver uppgifter om växthusgasutsläpp och energieffektivitet, och att övervaknings- och rapporteringskraven uppdateras (ändrade artiklarna 9 och 10) så att alla relevanta uppgifter samlas in inom samma system för övervakning, rapportering och verifiering.
- De föreslagna ändringarna medför följdändringar av innehållet i övervakningsplanen och bestämmelserna för inlämning av denna (ändrad artikel 6) samt av utsläppsrapporten (ändrad artikel 11). Följaktligen måste företagen inkludera och lämna in all nödvändig information i ett enda dokument inom ramen för ett gemensamt arbetsflöde för att uppfylla kraven på övervakning, rapportering och verifiering enligt både förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter/utsläppshandelssystemet och FuelEU.
- Genom förslaget införs ändringar av verifieringsreglerna för att ta hänsyn till att förordningen utvidgas till att omfatta energianvändning och nya därav följande rapporteringskrav (ändrade artiklarna 13–16). De befogenheter som kommissionen tilldelas när det gäller verifierings- och ackrediteringsregler enligt denna förordning bör genomföras i syfte att tillhandahålla en enda ackrediterings- och verifieringsram som är tillämplig inom ramen för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, utsläppshandelssystemet och FuelEU Maritime.
- Förslaget ger dessutom kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att ändra övervakningsmetoderna och reglerna så att de anpassas till förordningens utvidgade tillämpningsområde i takt med att nya datapunkter läggs till för att täcka energianvändningen (ändrad artikel 5).

- De föreslagna ändringarna av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering kräver följdändringar av FuelEU-förordningen, särskilt eftersom engångsprincipen genomförs fullt ut för övervakning och rapportering genom en gemensam efterlevnadscykel för övervakning, rapportering och verifiering.
- Genom förslaget införs dessutom en ny artikel 4a för att klargöra vilken roll den ansvariga administrerande myndigheten har när det gäller skyldigheter avseende övervakning, rapportering och verifiering och för att inrätta en tilldelningsmekanism för alla rederier som omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, i syfte att ytterligare förbättra stabiliteten i systemet för övervakning, rapportering och verifiering.
- Förslaget syftar också till att skapa lika villkor genom en riktad utvidgning av tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem till vissa fartygskategorier (ändrad artikel 2 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering). Denna riktade utvidgning kräver att kommissionen tilldelas delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter att fastställa relevanta övervaknings- och rapporteringsregler (de ändrade artiklarna 5, 6 och 11 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering).
- Förslaget innehåller skräddarsydda regler för att stärka skyddsåtgärderna mot risken för att fartyg som deltar i eller stöder verksamhet till havs kringgår reglerna. Dessa skräddarsydda regler kräver ändringar av tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering (ändrad artikel 2 i förordningen), införande av nya definitioner (ändrad artikel 3 i förordningen) och strykning av förteckningen över ”offshorefartyg” (ändrad bilaga I till förordningen). Genom förslaget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa relevanta övervaknings- och rapporteringsregler (ändrade artiklarna 5, 6 och 11 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2003/87/EG och beslut (EU) 2015/1814 vad gäller främjande av konkurrenskraft och kostnadseffektiv avkarbonisering

(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 yttrande¹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Parisavtalet³, 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.
- (2) Behovet att fortsätta insatserna för att uppnå Parisavtalets mål på 1,5 °C 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) Den 5 november 2025 lämnade unionen in sitt nationellt fastställda bidrag till UNFCCC, efter rådets godkännande av det. I det nationellt fastställda bidraget anges att kommissionen, efter fastställandet av unionens klimatmål för 2040 och i linje med de planerade översynerna, kommer att utarbeta en klimatpolitisk struktur för tiden efter 2030 och ta fram de förslag till denna politiska ram som kommer att behövas för att uppnå målet för 2040 på ett rättvist och kostnadseffektivt sätt.
- (4) Det nationellt fastställda bidraget utarbetades på grundval av resultatet av den politiska debatt som inleddes genom kommissionens meddelande av den 6 februari 2024 *Att säkra vår framtid – Europas klimatmål för 2040 och vägen mot klimatneutralitet*

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

³ EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

senast 2050 genom att bygga ett hållbart, rättvist och välmående samhälle⁴, som byggde på en omfattande konsekvensbedömning och synpunkter från berörda parter som samlats in via offentliga samråd. Den konsekvensbedömningen ligger till grund för den konsekvensbedömning som stöder detta direktiv.

- (5) I konkurrenskraftskompassen⁵ och given för en ren industri⁶ har fortsatt avkarbonisering och påskyndad cirkularitet identifierats som avgörande faktorer för att ytterligare minska Europas beroende av fossila bränslen och stärka den ekonomiska konkurrenskraften och resiliensen, samtidigt som riktningen stakas ut för hur EU:s utsläppshandelssystem ska anpassas till ett föränderligt geoekonomiskt sammanhang utan att de grundläggande principerna äventyras.
- (6) Det snabbt föränderliga geopolitiska situationen har ytterligare understrukt vikten av att genomföra given för en ren industri för att öka resurssäkerheten och råda bot på Europas beroende av importerade fossila bränslen, som är den främsta orsaken till högre och mer volatila energipriser. Konflikterna i Ukraina och Mellanöstern ställer unionen återigen inför volatila och stigande energipriser som drivs av Europas beroende av importerade fossila bränslen, vilket skadar den europeiska industrins konkurrenskraft. EU:s utsläppshandelssystem bör även i fortsättningen vara en robust, förutsägbar och ändamålsenlig drivkraft för avkarbonisering så att EU:s beroende av import av fossila bränslen minskar och resiliensen stärks, samtidigt som investeringar i omställningen till ren energi främjas genom inhemska förnybara energikällor och andra koldioxidfria eller koldioxidsnåla energikällor.
- (7) I sina slutsatser av den 19 mars 2026⁷ uppmanade rådet kommissionen att lägga fram en översyn av EU:s utsläppshandelssystem senast i juli 2026 i syfte att minska koldioxidprisets volatilitet och mildra effekterna på elpriserna, inbegripet kostnader i försörjningskedjan, samt på omlokalisering av verksamhet, samtidigt som utsläppshandelssystemets avgörande roll i klimat- och energiomställningen bevaras genom en marknadsbaserad prissignal för koldioxidutsläpp som stimulerar investeringar och innovation. Parlamentet, rådet och kommissionen har undertecknat färdplanen ”Ett Europa, en marknad”, i vilken första kvartalet 2027 fastställs som mål för att nå en överenskommelse om översynen av EU:s utsläppshandelssystem⁸.
- (8) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119⁹ har unionen fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 och målet att därefter uppnå negativa utsläpp. I den förordningen föreskrivs också att kommissionen ska sträva efter att anpassa alla framtida utkast till åtgärder eller lagstiftningsförslag, inbegripet budgetförslag, till målen i den förordningen och, i fall då de inte anpassas, ange skälen till detta som en del av den konsekvensbedömning som åtföljer dessa förslag.

⁴ COM(2024) 63 final.

⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *En konkurrenskraftskompass för EU*, 29 januari 2025 (COM(2025) 30 final).

⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Given för en ren industri: en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet*, 26 februari 2025 (COM(2025) 85 final).

⁷ Europeiska rådets slutsatser av den 19 mars 2026, EUCO 1/26 CO EUR 1, CONCL 1.

⁸ Europaparlamentets, rådets och EU-kommissionens färdplan *Ett Europa, en marknad*.

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 (*europaisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

- (9) I förordning (EU) 2021/1119, i dess ändrade lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2026/667¹⁰, fastställs ett bindande unionsmål att senast 2040 minska nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med 90 % jämfört med 1990 års nivåer. Detta mål innefattar en möjlighet att, från och med 2036, använda en begränsad mängd högkvalitativa internationella reduktionsenheter för att ge ett ”lämpligt bidrag” till 2040-målet. Denna mängd får uppgå till högst 5 % av EU:s nettoutsläpp av växthusgaser 1990, vilket motsvarar en inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 85 % jämfört med 1990 fram till 2040. I enlighet med artikel 4.5 a i förordning (EU) 2021/1119 kan en pilotperiod under 2031–2035 övervägas.
- (10) 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 2040, målet om klimatneutralitet senast 2050 och målet att uppnå negativa utsläpp därefter, i enlighet med förordning (EU) 2021/1119.
- (11) Unionens och dess medlemsstaters nationellt fastställda bidrag enligt Parisavtalet omfattar utsläpp från luftfart som omfattas av effektiv koldioxidprissättning genom EU:s utsläppshandelssystem, som till och med den 31 december 2026 endast omfattar flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), avgående flygningar till Schweiz och avgående flygningar till Förenade kungariket. I det nationellt fastställda bidraget konstateras att ett eventuellt utökat tillämpningsområde skulle bli följden av en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG¹¹ på grundval av detta direktiv. Utsläppen från luftfarten förväntas öka om inte användningen av alternativa bränslen ökar. De ytterligare utsläpp från luftfarten som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem från och med 2027 bör ännu inte ingå i unionens och dess medlemsstaters nationellt fastställda bidrag och inte heller betraktas som utsläpp vid tillämpningen av förordning (EU) 2021/1119.
- (12) EU:s utsläppshandelssystem bör ge ytterligare stöd till användningen av hållbara flygbränslen parallellt med de bindande lagstiftningskraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405¹², trots att dessa krav gäller även utan stöd från EU:s utsläppshandelssystem. Därför bör tillgången till avsatta utsläppsrätter för användning av hållbara flygbränslen och andra flygbränslen som inte härrör från fossila bränslen enligt artikel 3c.6 i direktiv 2003/87/EG förlängas till och med 2040. En lägre andel av prisskillnaden bör täckas så att mekanismen kan vara i kraft under en längre tid. Alla former av framdrivning, inklusive elektrifiering, bör också behandlas lika. Utvidgningen av det geografiska tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem för luftfart, i kombination med motsvarande ökning av det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer, gör det möjligt att avsätta ett ökat antal utsläppsrätter till stöd för alternativ framdrivningsteknik och alternativa bränslen.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2026/667 av den 11 mars 2026 om ändring av förordning (EU) 2021/1119 vad gäller fastställande av ett mellanliggande klimatmål för unionen för 2040 (EUT L, 2026/667, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/667/oj>).

¹¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (13) Trots att tillämpningsområdet för koldioxidprissättning endast delvis utvidgas från och med januari 2029 bör stödet från utsläppshandelssystemet för alternativ framdrivningsteknik och alternativa bränslen ändå utvidgas så att det omfattar alla avgående flygningar från och med det datumet. Detta säkerställer likabehandling på alla flygvägar som avgår från flygplatser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och skapar incitament för ett snabbt införande.
- (14) För att minska luftfartens totala klimatpåverkan bör den stödmekanism som avses i artikel 3c.6 i direktiv 2003/87/EG också stödja kostnadseffektiva strategier. Att använda modeller för prognostisering av kondensstrimmor som stöd för kostnadseffektiv minskning av kondensstrimmor (även kallade kondensationsstrimmor) är ett sätt att till lågt pris komplettera andra åtgärder som stöds genom denna mekanism. Den bör baseras på en begränsad andel av det antal utsläppsrätter som avsatts för de ändamål som anges i artikel 3c.6. Mekanismen bör vara ett komplement till ramen för övervakning, rapportering och verifiering av icke-koldioxideffekter från luftfarten enligt artikel 14.5 i det direktivet.
- (15) För att belöna de mest effektiva anläggningarna är det lämpligt att även anläggningar som tidigare ingick i EU:s utsläppshandelssystem på grund av drift av förbränningsenheter med en total installerad tillförd effekt på över 20 MW, och som ändrar sina produktionsprocesser för att minska sina utsläpp av växthusgaser och därmed inte längre uppfyller detta tröskelvärde, ges möjlighet att fortsätta ingå i EU:s utsläppshandelssystem fram till slutet av de två följande femårsperioderna för gratis tilldelning efter att ha ändrat sina produktionsprocesser.
- (16) När det gäller affärsflygningar bör den avsatta mängden utsläppsrätter endast vara tillgänglig för luftfartyg som använder el eller vätgas som drivmedel. För att säkerställa att villkoren för tilldelning av avsatta utsläppsrätter enligt artikel 3c.6 i direktiv 2003/87/EG är enhetliga bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att anta en förteckning över luftfartyg som anses vara affärsluftfartyg. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹³.
- (17) För att säkerställa att anläggningar alltid omfattas av antingen status som ny deltagare eller status som befintlig anläggning inom var och en av de femårsperioder som avses i artikel 11 i direktiv 2003/87/EG behöver definitionen av ny deltagare enligt det direktivet ses över. Närmare bestämt innebär definitionen av ”ny deltagare” enligt artikel 3 h i direktiv 2003/87/EG, jämförd med definitionen av ”befintlig anläggning” enligt artikel 2.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331¹⁴, att det vid slutet av varje period för gratis tilldelning uppstår en lucka på 1,5 år – som inleds tre månader innan förteckningen för nästa period ska lämnas in enligt artikel 11.1 i direktiv 2003/87/EG – där ingen av de två definitionerna är tillämplig. Definitionen av ”ny deltagare” bör därför ses över så att den anpassas till nuvarande praxis, enligt vilken en anläggning endast behandlas som befintlig om den ingår i den förteckning som lämnats in i enlighet med artikel 11.1 i direktiv 2003/87/EG för den aktuella

¹³ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹⁴ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 av den 19 december 2018 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 59, 27.2.2019, s. 8, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/del/2019/331/oj>).

perioden. Följaktligen bör varje anläggning som får ett tillstånd för första gången under den period som börjar tre månader före dagen för inlämnande av förteckningen enligt artikel 11.1 och slutar den 31 december det sista året i motsvarande femårsperiod för gratis tilldelning betraktas som en ny deltagare för den perioden. I det fall en anläggning för första gången får ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser som därefter återkallas och anläggningen beviljas ett nytt tillstånd för utsläpp av växthusgaser under samma tilldelningsperiod, bör anläggningen endast kunna återinträda i EU:s utsläppshandelssystem under den följande tilldelningsperioden, enligt tillämplig klassificering antingen som ny deltagare eller befintlig anläggning i enlighet med de relevanta definitionerna i artikel 3 h i direktiv 2003/87/EG och artikel 2.1 i delegerad förordning (EU) 2019/331.

- (18) Unionen ska uppnå klimatneutralitet senast 2050 och alla ekonomiska sektorer, inbegripet sjötransporter, ska bidra till att uppnå de utsläppsminskningar som fastställs i förordning (EU) 2021/1119, i linje med det uppdaterade nationellt fastställda bidraget. Genom att sjöfarten från och med 2024 ingår i EU:s utsläppshandelssystem säkerställs att sektorn bidrar med sin skäliga andel till unionens klimatmål och till målen i Parisavtalet. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antog 2023 en strategi för att avkarbonisera sjöfarten¹⁵ ”senast omkring, dvs. nära, 2050” och enades om att utarbeta åtgärder på medellång sikt för att genomföra den, med beaktande av en uppsättning möjliga åtgärder som omfattar både tekniska och ekonomiska aspekter. Antagandet och genomförandet av en sådan global åtgärd som i praktiken sätter ett pris på utsläpp av växthusgaser från sjöfarten parallellt med EU:s utsläppshandelssystem skulle medföra en risk för dubbla betalningar från rederiernas sida. Bestämmelserna i direktiv 2003/87/EG vad gäller sjötransportverksamhet bör ses över om IMO antar en global marknadsbaserad åtgärd för att minska utsläppen av växthusgaser 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, inbegripet undvikande av dubbelbetalning. I förekommande fall, och för att förhindra en sådan risk för dubbelbetalning samtidigt som man säkerställer att inga miljömässiga bakslag inträffar, bör det åtföljande lagstiftningsförslaget innehålla bestämmelser om en IMO-avdragsmekanism enligt vilken det är lämpligt att tillåta rederier att överlämna färre utsläppsrätter än deras verifierade utsläpp, i den mån dessa utsläpp också faktiskt prissätts inom ramen för IMO-åtgärden. För att ta hänsyn till unionens potentiella roll när det gäller att stödja de bredare internationella insatserna för att avkarbonisera sjöfarten bör det åtföljande lagstiftningsförslaget innehålla en åtgärd enligt vilken utsläppsrätter ska avsättas för att stödja de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling.
- (19) Det kommer även i fortsättningen att krävas betydande investeringar för att stödja avkarboniseringen inom sjöfarten, inbegripet investeringar i eftermontering av flottor och användning av ren teknik. Samtidigt fortsätter medlemsstater med en särskilt hög koncentration av rederier i förhållande till sin befolkning att ådra sig proportionellt sett högre administrativa kostnader vid genomförandet av EU:s utsläppshandelssystem för

¹⁵ Bilaga 1, RESOLUTION MEPC.377(80), antagen den 7 juli 2023, *2023 IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*.

att stödja avkarboniseringen inom sjöfarten, bland annat genom att stödja kapitalinvesteringar inom sjöfartssektorn – inklusive hamnar och rederier – samt användningen av hållbara bränslen och hållbar framdrivningsteknik. Den tillfälliga tilldelning av utsläppsrätter som föreskrivs i artikel 3ga.3 andra stycket i direktiv 2003/87/EG bidrar till dessa mål genom att de motsvarande auktionsintäkterna används i enlighet med detta direktiv. Dess giltighet bör därför förlängas till och med den 31 december 2038. Kommissionen bör senast den 30 september 2035 bedöma om en ytterligare förlängning är motiverad.

- (20) Omställningen från användningen av fossila bränslen, i kombination med förbättrad energieffektivitet, är avgörande för att avkarboniseringen av sjöfartssektorn ska lyckas. De betydande prisskillnaderna mellan konventionella fossila bränslen och hållbara marina bränslen samt takten i utbyggnaden av utsläppsfri framdrivningsteknik, såsom elektriska framdrivningssystem och vindassisterade framdrivningssystem, hämmar dock denna omställning. Stöd till pionjärer är därför önskvärt för att minska riskerna för investeringar i avkarbonisering inom sjöfarten i unionen. Under perioden från den 1 januari [2028/det första året efter det att detta direktiv trätt i kraft] till den 31 december 2040 bör därför 110 miljoner utsläppsrätter avsättas för tilldelning till rederier på ett sätt som säkerställer öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering, i syfte att täcka en del av prisskillnaden mellan konventionella fossila bränslen och godtagna hållbara marina bränslen, samt hela eller delar av de merkostnader som uppstår vid införande och drift av godtagen utsläppsfri framdrivningsteknik och teknik som krävs för att använda godtagna hållbara marinabränslen efter verifierad drift med sådana bränslen. När utsläppsrätter tilldelas ett rederi inom ramen för denna reserv bör rederiet beakta denna tilldelning om det avser att överföra de kostnader som uppstår vid överlämnandet av utsläppsrätter till en annan enhet i enlighet med den ersättningsmekanism som fastställs i artikel 3gc i direktiv 2003/87/EG. Till exempel kan det i ett avtal föreskrivas att de tilldelade utsläppsrätterna ska överföras från rederiet till den andra enheten. Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter för att komplettera direktiv 2003/87/EG med de närmare bestämmelser som krävs för tillämpningen av denna reserv samt att anta genomförandeakter för att fastställa förteckningar över hamnar utanför unionen och tredjeländer för vilka ett undantag från ursprungskraven bör gälla.
- (21) Med tanke på att den tekniska och kommersiella mognaden hos hållbara marina bränslen och utsläppsfri alternativ framdrivningsteknik utvecklas bör kommissionen genomföra en utvärdering av hur den reserv som inrättats enligt artikel 3gaa fungerar.
- (22) Kringgående beteende från rederiernas sida är problematiskt, särskilt eftersom det kan undergräva miljöintegriteten i EU:s utsläppshandelssystem. För att minska risken för att containerfartyg gör hamnanlöp i hamnar utanför unionen i kringgående syfte och att containeromlastningsverksamhet flyttas utanför unionen föreskrivs i direktiv 2003/87/EG ett undantag från definitionen av ”anlöpshamn” för anlöp av containerfartyg till en närliggande containeromlastningshamn som anges i de genomförandeakter som antagits enligt artikel 3ga.2 i det direktivet. Kriteriet avseende hamnens andel av containeromlastningen täcker dock eventuellt inte i tillräcklig utsträckning hamnar utanför unionen som har stor potential att locka till sig omlastningsverksamhet från unionens hamnar och där containeromlastningen står för den största delen av containertrafiken. Detta kriterium bör därför fastställas till 50 % i stället för 65 %. Dessutom är det lämpligt att från definitionen av anlöpshamn undanta hamnar med nödvändig infrastruktur för containeromlastning som är belägna i unionens omedelbara närhet, dvs. inom 150 sjömil från en hamn under en

medlemsstats jurisdiktion. 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. Detta inbegriper hamnar i ett tredjeländ med vilket det finns ett avtal om koppling av utsläppshandelssystemen. För att bättre kunna beakta större störningar på sjöfartsmarknaden, vilka snabbt kan förändra mönstren för containeromlastning, bör kommissionen se över giltigheten hos förteckningen över angränsande containeromlastningshamnar en gång om året i stället för en gång vartannat år. Av hänsyn till den administrativa effektiviteten bör kommissionen dock ges befogenhet att anta genomförandeakter som ändrar förteckningen över angränsande containeromlastningshamnar endast när så är nödvändigt, till exempel när en hamn inte längre uppfyller kriterierna för att identifieras som en angränsande containeromlastningshamn. För att ytterligare minska risken för att hamnanlöp görs utanför unionen i kringgående syfte och att containeromlastningsverksamhet flyttas utanför unionen bör en kompletterande åtgärd fastställas. En sådan åtgärd bör bestå av ett tillfälligt undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt direktiv 2003/87/EG med avseende på viss sjötransportverksamhet som bedrivs av stora containerfartyg som utför långdistansresor mellan hamnar utanför unionen och unionens hamnar.

- (23) För att undvika eller minimera kostnaderna för efterlevnad av EU:s utsläppshandelssystem kan rederier som bedriver eller stöder verksamhet till havs vara benägna att använda baser utanför unionen i stället för baser i unionen, eller att lägga till hamnanlöp i kringgående syfte utanför unionen. För att minska risken för kringgående och säkerställa lika villkor bör definitionen av anlöpshamn ändras så att den omfattar arbetsplatser till havs där rederier bedriver eller stöder verksamhet till havs, inbegripet vetenskaplig forskning om resurserna på havsbottnen och dess underliggande jordlager, och verksamhet som rör utformning, planering, uppförande, drift, underhåll och avveckling av anläggningar och infrastruktur till havs.
- (24) Utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 ton men inte under 400 ton utgör omkring 15 % av utsläppen från fartyg som omfattas av direktiv 2003/87/EG, men utsläppen från fartyg inom detta intervall kommer från ett stort antal fartyg. Att inkludera utsläpp från vissa kategorier av fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 ton men inte under 400 är fördelaktigt för att förbättra effektiviteten i EU:s utsläppshandelssystem och skapa lika villkor jämfört med fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer, och därför bör dessa fartyg omfattas av detta direktiv. Kommissionen bör senast den 31 december 2031 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 ro-pax-fartyg och passagerarfartyg med en bruttodräktighet under 5 000 ton.
- (25) De nuvarande undantagen i direktiv 2003/87/EG från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter för isklassade fartyg, för resor som inbegriper de yttersta randområdena och små öar utan fast landförbindelse och för viss persontrafik som bedrivs inom ramen för allmän trafikplikt eller avtal om allmän trafik upphör att gälla den 31 december 2030. Även om åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen från isklassade fartyg och de flottor som trafikerar dessa rutter och tjänster går framåt och innovativ teknik såsom batteridrivna elektriska framdrivning och vindassisterad framdrivning blir allt mer bärkraftig, har man fortfarande inte kunnat införa lösningar för utsläppsminskning i stor skala på de fartyg som är viktiga för att upprätthålla förbindelserna, framför allt på grund av infrastruktur- och investeringsbehov. För att

ge tillräckligt med tid för denna omställning¹⁶, och mot bakgrund av behovet att säkerställa territoriell kontinuitet, konnektivitet och överkomliga priser för viktiga sjöfartstjänster, bör giltighetstiden för dessa undantag förlängas under en begränsad tidsperiod. Med tanke på de särskilda tekniska och operativa utmaningar som är förknippade med åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen från isklassade fartyg bör kommissionen, innan det undantag som är tillämpligt på dessa fartyg löper ut, se över de framsteg som gjorts i införandet av lämplig utsläppssnål och utsläppsfri teknik och bedöma om det är lämpligt att förlänga det undantaget efter den 31 december 2035.

- (26) För att stödja de globala klimatåtgärderna och underlätta prissättningen av växthusgasutsläpp i tredjeländer bör stöd ges till tredjeländer med avseende på utsläpp som inte redan omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt direktiv 2003/87/EG. Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter för att vid behov ändra det geografiska tillämpningsområde som fastställs i artikel 3ga.1 i direktiv 2003/87/EG för utsläpp från sjöfarten som sker under resor mellan unionen och det tredjeländ som får stöd. För att komplettera direktiv 2003/87/EG bör kommissionen också ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa regler för hur detta stöd till tredjeländer ska fungera. Detta skulle också underlätta genomförandet av det avtal om koppling av utsläppshandelssystemen som håller på att utarbetas med Förenade kungariket.
- (27) För att hantera oklara situationer vid genomförandet och skillnader i medlemsstaternas praxis, samt för att tillhandahålla medel för att hantera fortsatt bristande efterlevnad av direktiv 2003/87/EG, måste de befintliga reglerna när det gäller behöriga myndigheters beviljande, tillfälliga upphävande och återkallande av tillstånd för utsläpp av växthusgaser förtydligas och vidareutvecklas för att öka harmoniseringen. För att säkerställa att villkoren för genomförandet av artikel 6 i direktiv 2003/87/EG är harmoniserade vad gäller behöriga myndigheters beviljande, tillfälliga upphävande och återkallande av utsläppstillstånd för växthusgaser bör kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.
- (28) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959¹⁷ innehåller ändringar av direktiv 2003/87/EG som innebär att verksamheten i bilaga I till direktiv 2003/87/EG om transport via rörledningar av växthusgaser för lagring utvidgas till att omfatta alla transportsätt. Utvecklingen av denna verksamhet har visat hur komplicerat det är att utse den administrativa myndigheten i fall av gränsöverskridande transporter, vilket innebär att det måste klargöras vilken medlemsstat som ska bevilja tillstånd till operatören av koldioxidtransportinfrastrukturen. För att främja tydlighet och därmed påskynda tillståndsgivningen bör en tydlig regel, som är tillämplig i samtliga fall, fastställas, enligt vilken den behöriga myndigheten ska vara den i den medlemsstat där koldioxiden samlas in, vilket kommer att vara där den avskiljs. Den behöriga myndigheten bör ansvara för koldioxidtransporten tills koldioxiden tas emot av en

¹⁶ Europeiska kommissionen: Generaldirektoratet för klimatpolitik och Ricardo, *Electric vessels and wind-assisted propulsion systems – opportunities for the EU maritime industry and value chain – Final report*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2026, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/7505429>.

¹⁷ 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 (EUT L 130, 16.5.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

operatör i en annan medlemsstat. Medlemsstater där koldioxiden endast transiteras bör inte vara delaktiga i tillståndsgivningen för koldioxidtransportverksamheten.

- (29) För att uppnå unionens utsläppsminskningssmål på -90 % fram till 2040 jämfört med 1990 års nivåer måste minskningstakten för utsläppen från de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem anpassas från och med 2031. Den linjära minskningsfaktor som föreskrivs i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG bör därför justeras.
- (30) Minskningstakten bör också ta hänsyn till bestämmelserna i den europeiska klimatlagen om användning av högkvalitativa internationella reduktionsenheter som ett lämpligt bidrag till EU:s klimatmål för 2040, med början 2036. Internationella reduktionsenheter bör integreras i den framtida klimatlagstiftningen genom användning av högkvalitativa utsläppskrediter med hög integritet. Användningen av reduktionsenheter bör stödja både EU-länder och tredjeländer i ansträngningarna att uppnå utsläppsminskningar som är förenliga med Parisavtalet. Hög integritet hos reduktionsenheterna måste säkerställas och, där så är lämpligt, kan de regler som utarbetats enligt artikel 6.4 i Parisavtalet kompletteras. Den konkreta rollen för och användningen av internationella reduktionsenheter kommer att baseras på en konsekvensbedömning och förutsätter att unionslagstiftning utarbetas som fastställer robusta kriterier med hög integritet samt andra skyddsåtgärder. Med tanke på inrättandet av en facilitet för köp av internationella reduktionsenheter för att minska det totala behovet av inhemska åtgärder med upp till 5 procentenheter bör utsläppsminskningssmålen för EU:s utsläppshandelssystem ligga i linje med en övergripande EU-omfattande nationell ambition på -90 % fram till 2035 och -85 % från 2036 till 2040. Detta bör återspeglas genom en lägre linjär minskningsfaktor för EU:s utsläppshandelssystem från och med 2036, och utsläppsrätter bör avsättas för inköp av den mängd internationella reduktionsenheter som motsvarar sänkningen av ambitionsnivån inom EU:s utsläppshandelssystem. Kommissionen bör rapportera till Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av en marknad för högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet, med beaktande av kriterierna i förordning (EU) 2021/1119, och dessa reduktionsenheters bidrag till klimatambitionen för de verksamheter som förtecknas i bilagan. Om inte annat följer av denna rapport bör den linjära minskningsfaktorn från 2036 återgå till en utvecklingsbana för sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet som är anpassad till en inhemsk minskning i EU på 90 % fram till 2040 om kostnadseffektiva, högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet inte finns tillgängliga.
- (31) Kolupptag införs som en flexibilitet i den europeiska klimatlagen för att göra det möjligt för EU att uppnå sitt klimatmål för 2040 på ett mer kostnadseffektivt sätt, eftersom det är mer kostnadseffektivt att kompensera vissa utsläpp genom avskiljning än att minska dem. I synnerhet kan de bidra till att kompensera för återstående växthusgaser som är svåra att minska i sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. I detta sammanhang bör EU:s utsläppshandelssystem bidra till införandet och finansieringen av kolupptag, bland annat eftersom detta kan göras inom ramen för verksamheter som redan omfattas av systemet. Att avstå från den flexibilitet som permanenta kolupptag ger skulle ske på bekostnad av EU:s konkurrenskraft och miljön på medellång till lång sikt. Tillsammans med andra justeringar av systemet, såsom det totala utsläppstaket och marknadsstabilitetsreserven, kan integreringen av permanenta kolupptag bidra till kostnadsbegränsningar och förbättrad likviditet i EU:s utsläppshandelssystem i takt med att taket sänks. Integreringen av permanenta kolupptag kan också vara ett sätt att ge incitament till utveckling och införande av framväxande teknik för negativa utsläpp. Efter 2040 kan alternativa eller

kompletterande mekanismer för att generera permanenta upptag behöva utvecklas för att uppnå nettonollutsläpp 2050 och nettonegativa utsläpp därefter. Alla justeringar av det tak som anges i artikel 9 bör ta hänsyn till utsläppen från EES och Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) liksom till integreringen av inhemska permanenta kolupptag.

- (32) Integreringen i EU:s utsläppshandelssystem bygger på den grundläggande principen att annullering av en upptagsenhet ersätter överlämnandet av en utsläppsrätt, vilket motsvarar betalningen av priset för att ha släppt ut ett ton koldioxid. Följaktligen kan endast permanenta upptag integreras i EU:s utsläppshandelssystem. Dessutom är det bättre att endast integrera de upptag för vilka återgången är föremål för övervakning och överlämnande av utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem.
- (33) Den nuvarande prisskillnaden mellan permanenta kolupptag och utsläppsrätter innebär att permanenta upptag kommer att behöva stödjask på ett förutsägbart sätt så att genereringen av dessa sker i linje med det ytterligare utsläppsutrymme som skapas i utsläppshandelssystemet genom utfärdandet av utsläppsrätter. Eftersom det dessutom rör sig om nya instrument måste integreringen skydda EU:s utsläppshandelssystem från osäkerhet och säkerställa miljöintegriteten hos de enheter som används för att kompensera för utsläpp inom systemet. Därför bör kommissionen integrera upptag i EU:s utsläppshandelssystem. I detta syfte bör det totala antalet utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem ökas med ett antal utsläppsrätter som bör tilldelas kommissionen för inköp av en motsvarande mängd permanenta kolupptag för att kompensera för de nyinrättade utsläppsrätterna. Den linjära minskningsfaktorn bör inte tillämpas på detta antal utsläppsrätter, eftersom det motsvarar den mängd upptag som bör köpas in. Utöver dessa nyinrättade utsläppsrätter bör kommissionen tilldelas ytterligare utsläppsrätter som kan auktioneras ut och generera intäkter för inköp av permanenta kolupptag, med tanke på den förväntade kostnadsskillnaden mellan utsläppsrätter och kolupptag. Om det krävs färre utsläppsrätter för att finansiera kolupptag än väntat bör de outnyttjade utsläppsrätterna återföras till det antal utsläppsrätter i unionen som avses i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG. Nettomålet för EU:s utsläppshandelssystem motsvarar bruttoutsläppen minus de permanenta kolupptag som är föremål för integrering.
- (34) För att underlätta för verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer att använda permanenta kolupptag bör de tillåtas att kompensera sina egna fossila utsläpp med sina biogena koldioxidutsläpp som avskiljs och lagras permanent, och för vilka de har enheter för permanent kolupptag som certifierats i enlighet med de metoder för certifiering av upptag i form av avskiljning och lagring av inhemska permanenta biogena koldioxidutsläpp (bio-CCS) som fastställs genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/3012¹⁸. För att undvika dubbelräkning bör kolupptagsenheter som används för att kompensera för egna utsläpp annulleras i det unionsregister som föreskrivs i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/3012¹⁹. Denna kompensationsmekanism får inte medföra att negativa utsläpp genereras eller att utsläppsrätter erhålls. Den bör leda till en justering av de utsläppsrätter som tilldelats för inköp av kolupptag och av de kolupptag som ska köpas

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/3012 av den 27 november 2024 om inrättande av en unionsram för certifiering av permanenta kolupptag, kolinlagrande markanvändning och kollagring i produkter (EUT L, 2024/3012, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj>).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/3012 av den 27 november 2024 om inrättande av en unionsram för certifiering av permanenta kolupptag, kolinlagrande markanvändning och kollagring i produkter (ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj>).

in, för att förhindra att det totala utsläppsutrymmet ökar utöver den gräns som följer av integreringen genom inköpsprogrammet.

- (35) Vid alla justeringar av det tak som anges i artikel 9 samt den mängd inhemska permanenta koluttag som ska integreras bör hänsyn tas till utsläppen från EES och Europeiska frihandelssammanslutningen.
- (36) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/3012 inrättas en ram för certifiering av permanenta koluttag, kolinlagrande markanvändning och kollagring i produkter i unionen. I förordningen om certifiering av permanenta koluttag, kolinlagrande markanvändning och kollagring i produkter föreskrivs transparens med hög integritet när det gäller kollagringens varaktighet, eftersom kol endast betraktas som lagrat så länge verksamheten övervakas och omfattas av lämpliga ansvarsregler. För att kollagring genom naturbaserade lösningar ska betraktas som permanent måste en aktuell verksamhet inom kolinlagrande markanvändning övervakas under tillräckligt lång tid och eventuellt ansvar för framtida återgång hanteras på lämpligt sätt genom verkställbara finansiella, institutionella och avtalsmässiga mekanismer, såsom en permanensfond. Kommissionen bör därför undersöka det möjliga bidraget från naturbaserade lösningar och kolinlagrande markanvändning till permanenta uttag inom ramen för översynen av detta direktiv.
- (37) EU:s utsläppshandelssystem är ett meningsfullt verktyg för klimatfinansiering. Sedan 2013 har den genererat betydande intäkter, varav de flesta tilldelas medlemsstaterna, och dessutom har gratis utsläppsrätter av lika stort värde tilldelats. För att systemet ska kunna nå sin fulla potential måste intäkterna från utsläppshandelssystemet användas strategiskt för att påskynda avkarboniseringen och därmed stärka industrins konkurrenskraft. Medlemsstaterna har sedan juni 2023 varit skyldiga att anslå alla intäkter från utsläppshandelssystemet till klimat- och energiändamål och att säkerställa transparens, men de nuvarande utgiftsmönstren visar på brister. Kritiska områden, såsom avkarboniseringen av industrin – som står för en stor del av EU:s utsläpp – får oproportionerligt låg finansiering, liksom andra områden som är avgörande för avkarboniseringen. Dessutom riskerar vissa investeringar att undergräva klimatneutraliteten genom att upprätthålla beroendet av koldioxidintensiv teknik, vilket därmed leder till inlåsnings effekter på lång sikt.
- (38) Avkarboniseringen av industrin kommer att kräva att processer där man för närvarande använder fossila bränslen elektrifieras direkt eller indirekt, vilket också ger upphov till därmed sammanhängande investeringsbehov i energisystemet. I handlingsplanen för elektrifiering²⁰ fastställs konkreta åtgärder för att möjliggöra och påskynda elektrifieringen av industrin till ett överkomligt pris. Att förbereda energisystemet för den ökade efterfrågan från projekt som rör avkarbonisering av industrin, särskilt kring industrikluster, är en brådskande prioritering. Genom att använda nationella intäkter från utsläppshandelssystemet för att stödja investeringar i förstärkningar av nätet, ellagring och andra alternativ som ökar elsystemets flexibilitet samt i påskyndad planering och tillståndsgivning på lokal och regional nivå kommer industrin att få tillgång till kostnadseffektiva och tillförlitliga alternativ för att använda elektrifiering i syfte att avkarbonisera verksamheten.
- (39) För att ta itu med dessa aspekter bör medlemsstaterna åläggas att avsätta en minsta andel av sina intäkter till prioriterade ändamål, med fokus på avkarbonisering av de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet, inklusive därmed sammanhängande investeringsbehov i energisystemet. Detta bör omfatta investeringar

²⁰ [Fullständig hänvisning ska läggas till] COM(2026) 595.

i avkarbonisering av industrin (t.ex. inom stål-, kemikalie- och gödselmedelssektorerna – som spelar en viktig roll för att säkerställa livsmedelsförsörjningen) – genom elektrifiering, avskiljning, användning och lagring av koldioxid samt annan ren teknik, rena energikällor och nätinfrastuktur, koldioxidsnåla transporter (särskilt inom sjöfart och luftfart), avkarbonisering inom avfallshanteringen och cirkularitetsåtgärder för att avkarbonisera de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet, utveckling av pionjärmarknader för koldioxidsnåla och cirkulära produkter (såsom biobaserade gödselmedel, biobaserade kemikalier och grönt stål) som också gynnar slutanvändare såsom jordbrukare, samt forskning och innovation på dessa områden. Elektrifiering av industriell processvärme bör prioriteras när så är tekniskt genomförbart, vilket förbättrar energitryggheten. När det gäller gödselmedel bör investeringarna särskilt syfta till att stödja slutanvändarna i användningen av biobaserade, organiska och cirkulära gödselmedel, i linje med handlingsplanen för gödselmedel²¹. När det gäller naturbaserade lösningar som bidrar till avkarboniseringen bör medlemsstaterna ta hänsyn till de prioriteringar, åtgärder och finansieringsbehov som identifierats i de nationella restaureringsplaner som upprättats i enlighet med förordning (EU) 2024/1991. Dessutom bör det endast vara möjligt att genomföra investeringar om de är förenliga med unionens långsiktiga klimatmål, vilket utesluter investeringar som förlänger beroendet av fossila bränslen vid elproduktion. Medlemsstaterna bör också ha möjlighet att använda intäkterna för att komplettera utsläppshandelssystemets finansieringsmekanismer.

- (40) Transparens och synlighet när det gäller användningen av auktionsintäkter är avgörande för att säkerställa att unionens klimatpolitik är godtagbar och trovärdig. Medlemsstaterna bör vara skyldiga att offentligt informera om ursprunget till åtgärder som finansieras genom utsläppshandelssystemet genom flera kanaler, såsom projektdokumentation och offentliga presentationer. Användningen av den standardiserade EU-märkningen kommer att vara ett viktigt verktyg för att åstadkomma denna insyn. Sådana reformer av användningen av auktionsintäkter bör kompletteras med ändringar av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999²², vilket kommer att kräva att medlemsstaterna integrerar sin planerade användning av auktionsintäkterna från utsläppshandelssystemet i sina nationella energi- och klimatplaner. Denna skyldighet till förhandsplanering kommer att säkerställa strategisk anpassning till nationella och EU-omfattande klimatmål, underlätta ett större deltagande från berörda parter samt förbättra övervakningen, den offentliga granskningen och insynen.
- (41) Medlemsstaterna rapporterar årligen till kommissionen om genomförandet av direktiv 2003/87/EG i enlighet med artikel 21 i det direktivet. På grundval av detta offentliggör kommissionen en rapport om hur den europeiska koldioxidmarknaden fungerar. Att de rapporterade uppgifterna används på detta sätt bör därför förtydligas genom att en hänvisning till artikel 21.1 läggs till i artikel 10.5 i det direktivet. För att detta ska överensstämma med gällande praxis bör en årlig rapporteringsfrist fastställas till den 30 juni. Kommissionen bör offentliggöra rapporten om den europeiska koldioxidmarknadens funktion inom sex månader från mottagandet av relevant

²¹ COM(2026) 310 final.

²² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).

information och relevanta rapporter från medlemsstaterna. Utöver offentliggörandet av denna rapport bör kommissionens fristående rapporteringsskyldighet enligt artikel 21 utgå så att den administrativa bördan minskar. Det informationsutbyte som kommissionen anordnar i enlighet med artikel 21.5 bör inte längre gälla användningen av utsläppsminskningssenheter från mekanismen för gemensamt genomförande och certifierad utsläppsminskning från mekanismen för ren utveckling i EU:s utsläppshandelssystem, eftersom mekanismen för ren utveckling och mekanismen för gemensamt genomförande har ersatts med den nya marknadsmekanism som inrättats enligt Parisavtalet.

- (42) För att minska risken för koldioxidläckage och stödja de energiintensiva industriernas konkurrenskraft bör medlemsstaterna även i fortsättningen ha möjlighet att bevilja statligt stöd som kompenserar för indirekta utsläppskostnader som övervältras via elpriserna, i enlighet med unionens regler om statligt stöd. När det gäller riktlinjerna för statligt stöd efter 2030 kommer kommissionen att bedöma hur man kan skapa incitament för ekonomiskt bärkraftig avkarbonisering, utan att undergräva stödets mål att motverka koldioxidläckage. De utsläppsfaktorer som används för att beräkna kompensationen bör återspegla utsläppsintensiteten för den relevanta elproduktionsmixen i respektive geografiskt område i syfte att när så är möjligt ta hänsyn till fossila och icke-fossila källors roll i fastställandet av elpriserna. För att effektivisera de administrativa processerna bör rapportering om kompensation för indirekta kostnader integreras i de bredare rapporteringsskyldigheterna om användningen av auktionsintäkter enligt förordning (EU) 2018/1999.
- (43) Genom direktiv (EU) 2023/959 reviderades lagstiftningsramen för EU:s utsläppshandelssystem genom att villkor infördes för gratis tilldelning kopplade till genomförandet av energieffektivitetsrekommendationer från energibesiktningar, samt skyldigheter att upprätta klimatneutralitetsplaner för fjärrvärme och för de 20 % minst effektiva anläggningarna enligt respektive produktiktmärke i utsläppshandelssystemet. Med utgångspunkt i erfarenheterna av villkoren för fjärrvärme, och i syfte att anpassa sig till EU:s ambition om klimatneutralitet, bör, från och med den femårsperiod för gratis tilldelning som inleds den 1 januari 2031, gratis tilldelning inom EU:s utsläppshandelssystem i princip villkoras av att en plan för investeringar i avkarbonisering i EU upprättas ("Planen för investeringar i EU:s avkarbonisering") och att avkarboniseringsinvesteringar genomförs som leder till ökad inhemsk produktion av avkarboniserade och koldioxidsnåla produkter samt till betydande minskningar av den totala klimatpåverkan, inbegripet utsläppsminskningar. Därför är det lämpligt att från och med 2031 ersätta andra specifika villkorssystem för gratis tilldelning med det villkor som avser investeringar i avkarbonisering i EU, vilket nu införs för gratis tilldelning.
- (44) Planen för investeringar i EU:s avkarbonisering bör vara enkel och tillhandahålla en strukturerad och transparent väg, tillsammans med delmål, för anläggningar att anpassa sig till unionsomfattande klimatneutralitet senast 2050 i enlighet med förordning (EU) 2021/1119, och bör beakta hur de åtgärder och investeringar som ingår i planen påverkar möjligheten att uppnå betydande utsläppsminskningar. Planen för investeringar i EU:s avkarbonisering och innehållet i denna bör verifieras i enlighet med befintliga och väl etablerade regler enligt artikel 15 och göras tillgänglig för allmänheten. För att säkerställa att utsläppen och effekterna minskar i EU bör verksamhetsutövare vid anläggningar som ansöker om gratis tilldelning dessutom vara skyldiga att inom EU investera ett belopp som motsvarar det ekonomiska värdet av 100 % av sin gratis tilldelning under den relevanta femårsperioden i avkarbonisering

av den verksamhet som omfattas av detta direktiv, vilket i praktiken leder till betydande verifierade utsläppsminskningar inom samma period. Vad som utgör ”betydande utsläppsminskningar” bör definieras av kommissionen genom delegerade akter på ett vetenskapligt grundat sätt och vara i linje med målet om klimatneutralitet enligt förordning (EU) 2021/1192. Utsläppsrätter som tilldelas gratis blir följaktligen investeringsutsläppsrätter för avkarbonisering i EU.

- (45) För att minimera den administrativa bördan och säkerställa samstämmighet med de förfaranden som leder fram till fastställandet av gratis tilldelning till anläggningar är det lämpligt att fullt ut utnyttja synergier med den väl etablerade, högeffektiva och mogna processen. Därför ska planen för investeringar i EU:s avkarbonisering, som en engångsåtgärd för fem år eller mer, lämnas in tillsammans med de uppgifter som ingår i de nationella genomförandeåtgärderna i enlighet med artikel 11 i direktiv 2003/87/EG för befintliga anläggningar och tillsammans med ansökan om gratis tilldelning för nya deltagare. För att säkerställa att innehållet i de åtgärder och investeringar som ingår i planen för investeringar i EU:s avkarbonisering återspeglar en verklig strategi för utsläppsminskning är det lämpligt att ge utrymme för att de kan lämnas in i ett senare skede tillsammans med de rapporter om förändringar på verksamhetsnivå som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842²³. I förekommande fall bör kommissionen genom delegerade akter klargöra den närmare tidsplanen för inlämning av planerna för investeringar i EU:s avkarbonisering.
- (46) 80 % av det antal gratis utsläppsrätter som ska tilldelas för den aktuella femårsperioden, för vilken ansökan om gratis tilldelning lämnas in, bör tilldelas i årliga delkvoter med regelbunden överföring av gratis utsläppsrätter efter godkännandet av en plan för investeringar i EU:s avkarbonisering. De återstående 20 % av det antal utsläppsrätter som ska tilldelas gratis under den femårsperioden bör endast tilldelas anläggningen efter verifiering av att investeringarna i avkarbonisering, vilka kan omfatta både kapitalutgifter och driftsutgifter, motsvarar det ekonomiska värdet av 100 % av det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis för den perioden, har genomförts och att dessa investeringar, på grundval av relevanta befintliga och väletablerade årliga utsläppsrapporter, har lett till en betydande utsläppsminskning vid slutet av femårsperioden. För att ytterligare stimulera långsiktiga investeringar inom unionen bör verksamhetsutövarna åläggas att återlämna de utsläppsrätter som erhållits enligt artikel 10a.3c första stycket, om verksamhetsutövaren flyttar eller på annat sätt överför sin relevanta verksamhet utanför unionen. För att ytterligare göra processerna så enkla och effektiva som möjligt och återspegla väl etablerad industriell praxis, samtidigt som strategiska investeringar i moderniseringen av europeiska industrier säkerställs, är det lämpligt att kommissionen ytterligare konkretiserar dessa regler genom att med hjälp av delegerade akter och i nära samråd och på ett transparent sätt med berörda parter tydligt fastställa förteckningen över krav och stödberättigande kostnader för att investeringar ska betraktas som investeringar i avkarbonisering, samt metoden för att fastställa det ekonomiska värdet av det antal gratis utsläppsrätter som erhållits. För att ytterligare minska den administrativa bördan, maximera synergier med befintlig industriell praxis och fullt ut återspegla de specifika förhållandena i de

²³ 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).

industrisektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem bör dessa delegerade akter utarbetas i nära samarbete med industrin.

- (47) För att minimera den administrativa bördan och säkerställa en gedigen efterlevnad bör genomförandet av investeringarna i avkarbonisering i EU och uppnåendet av betydande utsläppsminskningar verifieras senast två år efter utgången av den relevanta femårsperioden, på grundval av de redan obligatoriska årliga rapporter om utsläpp och verksamhetsnivå som lämnas in inom ramen för de befintliga processerna för övervakning, rapportering och verifiering. Eventuella outnyttjade eller återlämnade utsläppsrätter från tilldelningen av gratis utsläppsrätter under den relevanta femårsperioden bör användas inom ramen för gratis tilldelning under nästa period.
- (48) För att säkerställa synergier med den nya investeringsförstärkningen och banken för avkarbonisering inom industrin och innovationsfonden bör undantag från de nyligen fastställda reglerna för investeringsvillkor för gratis tilldelning gälla för anläggningar som väljs ut för stöd inom ramen för dessa fonder. För att förenkla förfarandena och undvika ytterligare administrativa bördor är det lämpligt att undanta verksamhetsutövare vid anläggningar från kravet på att upprätta en plan för investeringar i EU:s avkarbonisering om ett projekt vid deras anläggning har valts ut för stöd inom ramen för banken för avkarbonisering inom industrin eller innovationsfonden och genomförs under den relevanta femårsperioden för gratis tilldelning. De första 80 % av antalet gratis utsläppsrätter för den relevanta femårsperioden bör tilldelas anläggningen efter det att beslut fattats om att bevilja stöd till projektet inom ramen för dessa fonder. För dessa anläggningar bör dessutom de investerings- och utsläppsminskningsskrav som villkorar de återstående 20 % av tilldelningen av gratis utsläppsrätter för perioden anses vara uppfyllda på det dubbla villkoret att stödet inom ramen för innovationsfonden börjar betalas ut eller att det fysiska uppförandet inleds när det gäller projekt som stöds av banken för avkarbonisering inom industrin eller genom investeringsförstärkningen, och att det har verifierats att de stödberättigande kostnader som har investerats minst motsvarar det ekonomiska värdet på 100 % av antalet gratis tilldelade utsläppsrätter under den relevanta femårsperioden. Med tanke på antalet verksamhetsutövare som förväntas dra nytta av det stöd som görs tillgängligt inom ramen för innovationsfonden, banken för avkarbonisering inom industrin och investeringsförstärkningen kommer detta automatiskt att leda till att dessa verksamhetsutövare undantas från villkoren och därmed ytterligare förenkla deras tillgång till gratis tilldelning.
- (49) För att erkänna deras insatser och minska den administrativa bördan och efterlevnadsbördan för de 10 % mest effektiva anläggningarna som fastställer de reviderade riktmärkesvärdena i en sektor eller delsektor i enlighet med artikel 10a.2 tredje stycket i direktiv 2003/87/EG, för anläggningar med nollutsläpp och låga utsläpp och för små anläggningar som frivilligt kvarstår inom utsläppshandelssystemet, är det lämpligt att undanta dem från investeringsvillkoren för gratis tilldelning.
- (50) De undantagna anläggningarna bör vara berättigade till det fulla antalet gratis utsläppsrätter under den femårsperiod då de ansöker om gratis tilldelning, utan att behöva upprätta en plan för investeringar i EU:s avkarbonisering eller genomföra investeringar i EU som leder till betydande utsläppsminskningar. När kommissionen genom delegerade akter fastställer kraven för att anläggningar ska räknas som utsläppsfria eller koldioxidsnåla bör den ta hänsyn till de uppskattade sektorsspecifika utsläppsminskningarna, det klimatneutralitetsmål som anges i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119 samt tillgänglig koldioxidsnål teknik och andra

utsläppsminskningssalternativ som finns tillgängliga för varje sektor, inbegripet den nettonollteknik som förtecknas i artikel 4 i förordning (EU) 2024/1735²⁴.

- (51) För att återspegla kapaciteten inom olika sektorer och å ena sidan ta hänsyn till de enskilda anläggningarnas skilda tillgång till lösningar för avkarbonisering, däribland infrastruktur såsom elnät med tillräcklig kapacitet samt infrastruktur för transport av grön vätgas och koldioxid, och å andra sidan ta hänsyn till geografiska skillnader, bör det vara tillåtet att utnyttja gemensamma insatser för att avkarbonisera produktionsprocesser mellan olika anläggningar, även mellan anläggningar i flera medlemsstater. Därför bör det vara möjligt att uppfylla villkoret om investeringar i betydande utsläppsminskningar i EU genom att ingå en sammanslutning via ett gemensamt investeringsavtal om avkarbonisering mellan flera anläggningar som omfattas av utsläppshandelssystemet. Detta bör ge en eller flera operatörer flexibilitet att uppfylla kraven på investeringar i avkarbonisering på uppdrag av andra verksamhetsutövare som ingår i avtalet. För att återspegla utsläppen från och kapaciteten hos en sådan sammanslutning är det lämpligt att kräva att investeringsvolymen i det fallet motsvarar minst 100 % av det antal gratis utsläppsrätter som tilldelats alla anläggningar i sammanslutningen under den aktuella femårsperioden. För att begränsa den administrativa bördan och säkerställa integrering i den process som leder fram till fastställandet av gratis tilldelning till anläggningar i EU bör ett sådant avtal gälla åtminstone för den femårsperiod som avses i artikel 11 i direktiv 2003/87/EG för vilken anläggningarna ansöker om gratis tilldelning och bör ingås innan någon av anläggningarna i sammanslutningen lämnar in en ansökan om gratis tilldelning. En högre nivå av utsläppsminskning bör krävas för den anläggning eller de anläggningar som kommer att göra investeringen för sammanslutningens räkning. Kommissionen bör genom genomförandeakter och delegerade akter ytterligare fastställa detaljerna i ansökningsförfarandet för att bilda en sammanslutning, inbegripet minimikraven och de närmare villkoren för ansökan om att bilda en sammanslutning, den detaljerade tidsplanen för inlämning av ansökan till den behöriga myndigheten samt detaljerna om fördelningen av ansvar och skyldigheter mellan de verksamhetsutövare som bildar en sammanslutning. Denna bestämmelse om sammanslutning kommer också att avsevärt minska den administrativa bördan för de verksamhetsutövare som slår sig samman, eftersom alla övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som är kopplade till villkoren endast kommer att fullgöras av den eller de utsedda anläggningarna inom sammanslutningen.
- (52) Regler för uppdateringen av riktmärkesvärdena måste fastställas för tilldelningsperioderna 2031–2040. I likhet med vad som gällde under de tidigare perioderna bör de uppdaterade riktmärkesvärdena fastställas på grundval av uppgifter från åren 2007 och 2008, vilka ska uppdateras i linje med den konstaterade förbättringen genom tillämpning av en faktor som representerar bästa möjliga bedömning av framstegen i alla sektorer under perioden och med beaktande av genomsnittsprestandan för de 10 % som utgör de mest effektiva anläggningarna under de relevanta åren. Tillförlitliga, objektiva och verifierade uppgifter från anläggningar, som lämnats in enligt artikel 11 i detta direktiv, bör användas som referens för fastställandet av genomsnittsprestandan för de 10 % som utgör de mest effektiva anläggningarna, så att riktmärkesvärdena återspeglar den faktiska förbättringstakten.

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735 av den 13 juni 2024 om inrättande av en åtgärdsram för att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och om ändring av förordning (EU) 2018/1724 (EUT L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj>).

Information som lämnats in av ett tredjeland för anläggningar på dess territorium i enlighet med ett avtal som ingåtts i enlighet med artikel 25 får också beaktas. För att säkerställa ett lämpligt skydd mot risken för koldioxidläckage och ett tillräckligt antal gratis utsläppsrätter som bättre återspeglar den faktiska avkarboniseringen av industrisektorerna under perioden 2031–2040 bör samma minimiprocentandelar för uppdateringstakten gälla som för den pågående perioden 2026–2030, medan de maximala procentandelarna för uppdateringstakten för samma period bör uppdateras för att återspegla detta behov. Därför bör riktmärkesvärdena justeras för varje år mellan 2008 och mitten av perioderna 2031–2035 och 2036–2040, beroende på vad som är tillämpligt, i ett intervall mellan en lägsta uppdateringstakt på 0,3 % och en högsta uppdateringstakt på 2 %, vilket under perioden 2031–2035 leder till en förbättring på 7,5 % respektive 50 % jämfört med det värde som var tillämpligt under perioden 2013–2020.

- (53) För att bättre återspegla den tillgängliga utsläppsminskningsskapaciteten inom olika industrisektorer är det lämpligt att fastställa sektorsspecifika riktmärken för värme och bränsle (alternativa riktmärken). För att göra detta är det nödvändigt att komplettera den befintliga bemyndigandebestämmelsen och göra det möjligt för kommissionen att fastställa sådana sektorsspecifika alternativa riktmärken i de unionstäckande förhandsriktmärkena i bilaga I till delegerad förordning (EU) 2019/331, systemgränser och referensvärden för fastställandet av den årliga uppdateringstakten.
- (54) Om efterfrågan på gratis utsläppsrätter gör att det blir nödvändigt att tillämpa en enhetlig sektorsövergripande korregeringsfaktor före 2040, bör den andel utsläppsrätter som ska auktioneras ut under den tioårsperiod som börjar den 1 januari 2031 minskas med upp till 4 % av det totala antalet utsläppsrätter.
- (55) Överblivna utsläppsrätter från den buffert för gratis tilldelning som fastställs i artikel 10a.5a i direktiv 2003/87/EG bör användas för att stödja innovationsfonden och stödja uppskalning och införande av mer mogen teknik i energiintensiva industrier genom investeringsförstärkningen och den andra fasen av banken för avkarbonisering inom industrin. Om de tillgängliga utsläppsrätterna inte räcker för att tilldela 400 miljoner utsläppsrätter till investeringsförstärkningen bör dessa hämtas från de återstående utsläppsrätterna från reserven för nya deltagare som föreskrivs i artikel 10a.7 i direktiv 2003/87/EG. För att säkerställa att storleken på reserven för nya deltagare är tillräcklig för den kommande fasen av EU:s utsläppshandelssystem bör den tilldelas utsläppsrätter från utfasningen av gratis tilldelning till följd av införandet av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM), och utsläppsrätterna bör inte återföras till marknadsstabilitetsreserven.
- (56) För att undvika att nya deltagare straffas och därmed begränsa möjliga investeringar i avkarbonisering bör den linjära minskningsfaktorn inte längre tillämpas på tilldelningar till nya deltagare enligt artikel 10a.7 i direktiv 2003/87/EG.
- (57) För att säkerställa ett korrekt genomförande av reglerna om tilldelning av utsläppsrätter och likabehandling av verksamhetsutövare samt för att förhindra oväntade vinster bör det klargöras att de behöriga myndigheterna är skyldiga att kräva att verksamhetsutövaren återlämnar eventuella överskjutande utsläppsrätter och att instruera den nationella administratören att överföra de återlämnade överskjutande utsläppsrätterna till EU:s tilldelningskonto.
- (58) I enlighet med åtagandet i artikel 4.5 m i förordning (EU) 2021/1119, och med tanke på att utfasningen av gratis tilldelning av utsläppsrätter från och med 2028 ska ske i en långsammare takt för att stödja avkarbonisering, investeringar och sysselsättning i

unionen, samtidigt som risken för koldioxidläckage minimeras, bör ytterligare villkorad gratis tilldelning föreskrivas för CBAM-sektorer. För att säkerställa detta på ett sätt som är förenligt med de internationella handelsreglerna och beaktar avkarboniseringen av anläggningar i unionen, samtidigt som ytterligare administrativa bördor minimeras, är det lämpligt att minska utfasningen av gratis tilldelningen inom dessa sektorer så att den är helt utfasad senast vid utgången av 2037. För att säkerställa att CBAM-faktorn kan fasas in på ett genomförbart sätt i gratis tilldelning till CBAM-varor som kommer att inkluderas på nytt till följd av framtida översyner av förordning (EU) 2021/1119 är det lämpligt att fastställa särskilda utfasningstakter för dessa nya CBAM-varor, vilka ska tillämpas från och med den femårsperiod för gratis tilldelning som inleds efter att de har inkluderats i tillämpningsområdet för bilaga I till den förordningen. I linje med detta direktiv om införande av regler för investeringsvillkor för gratis tilldelning i EU:s utsläppshandelssystem från och med 2031 bör dessa villkorsregler tillämpas från och med 2031 även för gratis tilldelning till anläggningar på vilka CBAM-faktorn tillämpas.

- (59) För att upprätthålla ett tillräckligt skydd mot risken för koldioxidläckage bör övergångsåtgärder för att stödja vissa energiintensiva industrier i händelse av koldioxidläckage fortsätta att gälla till och med den 31 december 2040, utom när särskilda utfasningsbestämmelser gäller. Gratis tilldelning till fjärrvärme bör fasas ut med lika stora mängder från och med 2030 i syfte att uppnå noll gratis tilldelning 2040.
- (60) För att uppnå EU:s klimatmål för 2040 krävs brådskande och omfattande utsläppsminskningar inom industrin, särskilt i energiintensiva sektorer, där framstegen hittills främst har berott på energieffektivitetsvinster snarare än på en omvälvande avkarbonisering. Samtidigt krävs betydande investeringar för att driva på den industriella omställningen. Den nuvarande prissignalen för koldioxid, även i kombination med regleringsåtgärder för förnybar energi och energieffektivitet, har dock inte räckt till för att stimulera investeringar i avkarbonisering inom industrin. Detta motiverar därför en tilldelning av utsläppsrätter till ett särskilt finansieringsinstrument på EU-nivå – banken för avkarbonisering inom industrin – som utformats för att överbrygga denna klyfta, påskynda avkarboniseringen inom industrin, bland annat genom elektrifiering, och stärka Europas konkurrenskraft. Medlemsstaterna bör tillåtas och uppmuntras att ge ytterligare bidrag från tilldelningar inom utsläppshandelssystemet och därmed sammanhängande intäkter till banken för att ytterligare påskynda avkarboniseringen av industrin i linje med nationella prioriteringar.
- (61) Innovationsfonden bör fortsätta att stödja innovativ koldioxidsnål teknik inom alla stödberättigade sektorer, inbegripet de som omfattas av CBAM, för att säkerställa att banbrytande lösningar når kommersiell skala och överbrygga klyftan mellan demonstrationsfas och marknadsmognad under omställningen. Fokus för fonden bör därför fortsatt ligga på innovation och stöd till högriskteknik i ett tidigt skede, medan banken för avkarbonisering inom industrin bör stödja uppskalning och införande av mer mogen teknik i energiintensiva industrier och samtidigt bygga resilienta värdekedjor och bidra till integreringen av energisystem. Elektrifiering kommer att vara en av de viktigaste vägarna mot avkarbonisering, såsom beskrivs i handlingsplanen för elektrifiering. Anpassning till kraven i förordningen om nettonollindustrin och förordningen om acceleration av industrins omställning, inbegripet när det gäller EU-innehåll, samt principerna för den cirkulära ekonomin, bör säkerställas. Med sitt helhetsperspektiv – från utsläppsminskning till omställning –

och sitt mer fokuserade sektoriella tillämpningsområde bör banken för avkarbonisering inom industrin stödja både avkarboniseringen av befintliga anläggningar och införandet av ny koldioxidsnål eller utsläppsfri produktionskapacitet, inklusive processer som ersätter koldioxidintensiva industriprodukter eller industriella metoder med biobaserade material, produkter och metoder, vilket i sig också kan leda till permanenta kolupptag. I detta sammanhang bör även förbränningsverksamhet under 20 MW kunna dra nytta av stödet. För att unionen fortsatt ska ha möjlighet att stödja utveckling, uppskalning och införande av innovativ koldioxidsnål teknik måste det säkerställas att de totala finansiella medel som förväntas gå till innovationsfonden förblir tillgängliga. 50 miljoner utsläppsrätter från bufferten för gratis tilldelning fram till 2030 planerades för att bidra till finansieringen av innovationsfonden, vilket därmed utgör en viktig planeringsförutsättning för att projekt ska kunna förberedas och genomföras i rätt tid mot slutet av detta årtionde. Senast 2028 bör innovationsfonden ha avsatt nästan alla sina tillgängliga resurser, och för att stödet till sådana projekt ska kunna fortsätta krävs en snabb påfyllning från medlemsstaternas auktionsvolym samt en förutsägbar finansieringsgrund, särskilt i de fall där en del av de utsläppsrätter som ursprungligen planerades att tas från den buffert för gratis tilldelning som är tillgänglig för innovationsfonden inte längre skulle vara tillgängliga för detta ändamål på grund av tillämpningen av reglerna om gratis tilldelning.

- (62) Den första fasen av banken för avkarbonisering inom industrin bör vara utsläppshandelssystemets investeringsförstärkning, som finansieras med 400 miljoner utsläppsrätter. För att påskynda investeringar i avkarbonisering bör investeringsförstärkningen inom utsläppshandelssystemet, som fungerar enligt ”först till kvarn”-principen, tillhandahålla fasta koldioxidpremier per ton koldioxidutsläpp som undviks, vilka bör betalas i utsläppsrätter inom EU:s utsläppshandelssystem. Den bör också säkerställa solidaritet genom att öronmärka utsläppsrätter för medlemsstater som står inför större investeringsutmaningar på grund av lägre inkomster eller större utsläppsminskingsbehov. Administrativt fastställda fasta koldioxidpremier bör säkerställa ekonomiskt attraktiv avkastning, kompensera för kommersiella risker och säkra ytterligare privat finansiering, samtidigt som strikta tidsfrister och garantier för slutförande krävs, vilket ökar affärssäkerheten på förhand och möjliggör ett snabbare genomförande. För att säkerställa bästa valuta för pengarna bör kommissionen ta fram villkor för differentierade vägar mot avkarbonisering, bland annat genom att fastställa den fasta koldioxidpremien per ton koldioxidutsläpp som undviks, på grundval av en analys av finansieringsunderskottet med hjälp av bästa tillgängliga kunskap om den specifika typen av och kostnaden för den teknik som får stöd samt med beaktande av behovet av att säkerställa stödets proportionalitet. Kommissionen bör regelbundet utvärdera dessa villkor mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts och marknadsutvecklingen.
- (63) Investeringsförstärkningen bör följas av en andra fas där banken för avkarbonisering inom industrin fortsätter att stödja utbyggnaden av mogen avkarboniseringsteknik för energiintensiva industrier, bland annat genom att garantera en viss nivå på koldioxidpriset, vilket minskar investeringsriskerna och säkerställer långsiktig intäktsstabilitet för avkarboniseringsinsatserna genom mekanismer såsom differenskontrakt för koldioxid eller fasta koldioxidpremier, som utbetalas vid verifierade minskningar av växthusgasutsläppen, samt påskyndar den industriella avkarboniseringen. Vid genomförandet av fas två av banken för avkarbonisering inom industrin bör kommissionen sträva efter att säkerställa en ändamålsenlig, kvalitetsbaserad geografisk täckning i hela unionen. För att främja avkarboniseringen av industrin i Europa och omvandla varje euro till investeringar i ett tidigt skede måste

banken för avkarbonisering inom industrin agera snabbt. När investeringsförstärkningen har utnyttjat alla sina tilldelningar fullt ut bör banken för avkarbonisering inom industrin inleda fas två, vilket säkerställer fortsatt finansieringskraft för avkarboniseringen av industrin långt före 2031.

- (64) För att säkerställa ett enhetligt och förstärkt stöd till avkarboniseringen av industrin och stärka både klimat- och konkurrenskraftsmålen bör kommissionen maximera synergier mellan banken för avkarbonisering inom industrin och Europeiska konkurrenskraftsfonden. I detta syfte bör den föreslagna konkurrenskraftsstämpeln tilldelas projekt som uppfyller alla krav för att få stöd inom ramen för banken för avkarbonisering inom industrin, och därigenom effektivisera tillgången till kompletterande finansiering.
- (65) Moderniseringsfonden spelar en avgörande roll för att säkerställa rättvisa och solidaritet genom att stödja medlemsstater med lägre inkomster i omställningen till en klimatneutral ekonomi. För att öka fondens effektivitet och anpassa den till unionens ram för 2040 krävs riktade justeringar. Med en storlek på 2,0 % av det totala utsläppstaket inom utsläppshandelssystemet kommer den att säkerställa en balanserad resursfördelning, vilket optimerar stödet där det behövs mest samtidigt som den återspeglar medlemsstaternas föränderliga ekonomiska kapacitet. För att påskynda den avkarbonisering av industrin som krävs för att uppnå klimatmålet för 2040 bör ytterligare 0,5 % av utsläppstaket för utsläppshandelssystemet tilldelas stödmottagande medlemsstater via banken för avkarbonisering inom industrin. I kombination med ett utökat tillämpningsområde kommer detta att ge ekonomiskt stöd till ett bredare spektrum av innovativa, skalbara lösningar som är avgörande för att minska utsläppen inom energiintensiva industrier och elproduktion, däribland CCS och CCU samt elektrifiering, samtidigt som en effektiv användning av auktionsintäkterna säkerställs. Dessutom bör de utsläppsätter som av solidaritetsskäl omfördelas till moderniseringsfondens mottagare (10 %) kanaliseras via moderniseringsfonden för att maximera genomslagskraften. Av samma skäl bör de övriga medlemsstater som får del av solidaritetsomfördelningen på 10 % använda dessa utsläppsätter inom de prioriterade områdena för användning av auktionsintäkterna. Medlemsstaterna bör dessutom tillåtas att frivilligt överföra ytterligare utsläppsätter från sina auktionsvolymerna till moderniseringsfonden, så att de får större flexibilitet att rikta resurser mot effektiva avkarboniseringsinsatser. Kriterierna för stödberättigande och fördelningsnyckeln bör uppdateras på grundval av de senast tillgängliga uppgifterna (2022–2024), inbegripet ett tröskelvärde på 75 % av BNP per capita och utsläppsintensitet. Detta kommer att återspegla aktuella ekonomiska uppgifter och utsläppsdata och säkerställa att de medlemsstater som har störst omställningsbehov fortsätter att gynnas. Moderniseringsfondens tillämpningsområde bör utvidgas för att ytterligare underlätta avkarboniseringen av industrin, inbegripet, där så är relevant, stöd till investeringar i CCS, CCU, elektrifiering och produktion av prisvärda koldioxidsnåla gödselmedel. För att skydda unionens ekonomiska intressen bör stöd inom ramen för moderniseringsfonden genomföras i enlighet med förordning (EU, Euratom) 2020/2092²⁵.
- (66) Detta direktiv bör innehålla starka skyddsåtgärder avseende rättsstatens principer enligt artikel 2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2020/2092 för att skydda moderniseringsfondens medel. Om dessa principer överträds

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2020/2092 av den 16 december 2020 om en generell villkorlighetsordning för skydd av unionsbudgeten, EUT L 433I, 22.12.2020, s. 1.

bör lämpliga åtgärder vidtas och förfarandet i artikel 6 i förordning (EU, Euratom) 2020/2092 tillämpas.

- (67) I enlighet med artikel 28b.3 i direktiv 2003/87/EG bör utvidgningen av det geografiska tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem med avseende på luftfartsverksamhet åtföljas av en möjlighet för luftfartygsoperatörer att dra av kostnader för kompensation enligt systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) på flygvägar utanför Europa så att dessa inte räknas in i skyldigheten att lämna in utsläppsrätter enligt EU:s utsläppshandelssystem, i syfte att undvika dubbla avgifter. Harmoniserade regler bör gälla för sådana avdrag, och därför bör de värden på reduktionsenheter och utsläppsrätter som offentliggörs i en rapport om koldioxidmarknaden som antagits i enlighet med artikel 10.5 i direktiv 2003/87/EG användas vid beräkningen av avdraget. Värdet på reduktionsenheter som är godtagbara enligt artikel 11a bör baseras på de bästa tillgängliga prisindexen.
- (68) Geologisk lagring av koldioxid på säkra, permanent övervakade platser är avgörande för att möjliggöra storskaliga utsläppsminskningar inom industrin. Om lagringsplatser i tredjeländer ligger nära och är lättillgängliga för EU:s industriella knutpunkter kan detta minska transportkostnaderna, minimera risken för läckage och påskynda införandet av CCS jämfört med mer avlägset belägna eller mindre utvecklade lagringsalternativ, vilket därmed underlättar denna väg mot avkarbonisering för EU:s industri. Lagring i tredjeländer bör dock endast erkännas om det finns tillräckliga skyddsåtgärder avseende övervakning, rapportering och verifiering samt med avseende på de regler som fastställs i direktiv 2009/31/EG och om det finns ett system kopplat till EU:s utsläppshandelssystem i enlighet med artikel 25 på ömsesidig basis från och med 2031, förutsatt att anläggningarna inte används för ökad olje- eller gasåtervinning.
- (69) Enligt den nuvarande ramen för EU:s utsläppshandelssystem redovisas koldioxidutsläpp vid avskiljningspunkten (uppströms), vilket innebär att anläggningar som avskiljer koldioxid måste överlämna utsläppsrätter för hela den utsläppsvolym som genereras utom när koldioxiden lagras permanent geologiskt eller i produkter. Detta bidrar inte till att uppnå målen i EU:s strategi för koldioxidhantering inom industrin, som syftar till att skala upp CCU som en viktig väg mot avkarbonisering för sektorer där det är svårt att minska utsläppen, såsom cement-, stål- och kemikalieindustrierna, samt att säkerställa tillgången på alternativa kolbaserade råvaror. Införandet av avfallsförbränning innebär att de flesta stadier i en produkts livscykel där avskilt kol används omfattas av koldioxidprissättning, vilket gör att utsläppen kan redovisas vid den tidpunkt då de släpps ut från produkterna till atmosfären utan någon större risk för underrapportering. Följaktligen bör skyldigheten att överlämna utsläppsrätter, i de fall där koldioxid avskiljs och används i mellan- eller slutprodukter från vilka koldioxiden förväntas släppas ut på nytt i verksamheter som redan omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, såsom syntetiska bränslen, kemikalier eller andra industriella råvaror, skjutas upp – snarare än avskaffas – tills koldioxiden släpps ut i en process som anges i bilaga I (nedströms). Omvänt bör koldioxid som används direkt utan att kolet binds kemiskt i en produkt fortsätta att redovisas uppströms vid avskiljningspunkten, eftersom det slutliga utsläppet av denna koldioxid kommer att ske utanför EU:s utsläppshandelssystem, inom jordbruks- och livsmedelssektorn, läkemedelsindustrin, av brandsläckare eller andra liknande tillämpningar. Redovisningen av avskilt kol som ingår i syntetiska bränslen bör ske när dessa distribueras (i mellanledet), i stället för vid förbränningen av syntetiska

bränslen i industrianläggningar eller inom transportsektorn. För att säkerställa fullständig täckning av alla koldioxidutsläpp i kedjan för avskiljning och användning av koldioxid bör utsläppshandelssystemets tillämpningsområde utvidgas till att omfatta avskiljning av kol för användning, bearbetning av avskilt kol, kondensering och liknande tjänster samt transport av avskilt kol för användning, med undantag för koldioxid för direkt användning. Kommissionen bör ges befogenhet att upprätta en förteckning över de CCU-tillämpningar från vilka koldioxiden förväntas släppas ut på nytt i verksamheter som redan omfattas av utsläppshandelssystemet. Dessutom bör permanent avskiljning av koldioxid i fysiska föremål som inte är produkter också erkännas. På grund av osäkerheten kring hanteringen vid livslängdens slut för varje typ av användning bör kommissionen också ges befogenhet att fastställa de minimis-tröskelvärden för risken för återutsläpp utanför EU:s utsläppshandelssystem och får införa åtgärder, såsom krav på partiellt överlämnande, för att hantera fall där tröskelvärdet nästan överskrids.

- (70) Utsläppen från kommunala avfallsförbränningsanläggningar är betydande och har omfattats av en övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldighet sedan 2024, och senast den 31 juli 2026 ska det göras en bedömning av huruvida det är genomförbart att fullt ut inkludera dessa utsläpp i EU:s utsläppshandelssystem. På grundval av denna bedömning anses det lämpligt och genomförbart att ändra direktiv 2003/87/EG för att inkludera utsläpp från kommunala avfallsförbränningsanläggningar i EU:s utsläppshandelssystem. Utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till kommunal avfallsförbränning, som en del av en övergripande strategi med en förstärkt politik för cirkulär ekonomi enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...] om den cirkulära ekonomin²⁶ och kompletterad med nödvändiga villkor, främjar avkarbonisering i hela ekonomin, cirkularitet för material och koldioxid samt lika villkor inom och mellan sektorer. Inkluderingen av kommunal avfallsförbränning i EU:s utsläppshandelssystem bidrar därför till ambitionerna i konkurrenskraftskompassen och given för en ren industri att avkarbonisera ekonomin, påskynda omställningen till ökad cirkularitet och skapa en tydlig koppling mellan incitament för avkarbonisering och cirkularitet, vilket ökar EU:s ekonomiska säkerhet, resiliens och konkurrenskraft. Prissignalen för koldioxid kompletterar politiken för den cirkulära ekonomin genom att ekonomiskt stimulera och stödja affärsnyttan med avskiljning av koldioxid som en viktig väg mot avkarbonisering för sektorn i riktning mot klimatneutralitetsmålet för hela ekonomin fram till 2050, minska de fossila utsläppen från förbränning och samtidigt främja permanenta kolupptag från biogena utsläpp samt stödja avkarboniseringen i hela ekonomin. Koldioxidprissignalen för förbränning stärker dessutom affärsargumenten för en mer cirkulär materialhantering, vilket minskar utsläppen av växthusgaser från avfallshanteringen och genererar återvunna material som ersätter mer koldioxidintensiva nya material. Dessutom skapar en utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem lika villkor för industriella anläggningar och produktion av ren energi genom att harmonisera koldioxidprissignalen med samförbränning, elproduktion och fjärrvärmeproduktion, som redan omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.
- (71) Prissignalen för koldioxidutsläpp och politiken för den cirkulära ekonomin förstärker varandra. De hierarkiska principerna för avfallshantering, som fastställs i EU:s ramdirektiv 2008/98/EG om avfall²⁷, prioriterar förebyggande, återanvändning,

²⁶ [EUT-hänvisning ska läggas till efter antagande].

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv.

materialåtervinning och återvinning framför bortskaffande, inklusive förbränning, och betonar behovet av att minska avfallets miljöpåverkan i alla skeden av dess livscykel. Koldioxidpriset kommer att komplettera reglerings- och skattepolitiken med ett harmoniserat incitament och stöd för avfallshantering i linje med de högre stegen i avfallshierarkin genom bättre förebyggande av avfall, förberedelse för återanvändning, separat insamling, sortering och materialåtervinning. Ökad cirkularitet minskar i sin tur växthusgasutsläppen från avfallshanteringen och ersätter mer koldioxidintensiva nya material. Koldioxidutsläpp som uppstår vid förbränning av avfall bestäms dock inte enbart av förbränningsprocessen och den förbehandling som utförs av verksamhetsutövarna. Utsläppen påverkas också av verksamhet i tidigare led, inbegripet tillgången till och användningen av infrastruktur för återvinning, återanvändning och kompostering, effektiviteten hos system för separat insamling av återvinningsbara material, i vilken utsträckning hushåll, kommersiella aktörer och myndigheter sorterar vid källan, konsumtionsmönstren för produkter och material och varornas utformning och livslängd. Därför kommer de kompletterande avfallspolitiska åtgärderna enligt förordning (EU) [.../...] [rättsakten om den cirkulära ekonomin] att bidra till att säkerställa en helhetsinriktad strategi genom att stimulera den inre marknaden och efterfrågan på sekundära material och cirkulära produkter, stödja investeringar i återvinningskapacitet, minska deponering och förbränning av använda råvaror samt införa uppströmsinriktade åtgärder riktade mot tillverkare, såsom krav på ekodesign och ett stärkt utökat producentansvar.

- (72) En ny verksamhet för avfallsförbränning och samförbränning bör införas i bilaga I. De anläggningar som omfattas av denna verksamhet bör definieras i enlighet med definitionen av avfallsförbränningsanläggningar och samförbränningsanläggningar för avfall i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU när det gäller icke-farligt avfall. Denna nya verksamhet omfattar utsläpp från samförbränning, som redan omfattades av direktiv 2003/87/EG som en del av verksamheten "Förbränning av bränslen"²⁸, så att förbränning och samförbränning av avfall kan ingå i en enda verksamhet. Dessutom bör enheter för förbränning av kommunalt avfall ingå i tillstånden för utsläpp av växthusgaser för en verksamhet som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Därför bör det nuvarande undantaget för sådana enheter utgå i punkt 5 i bilaga I till direktiv 2003/87/EG. Återvinning av avfall genom kemisk materialåtervinning, inbegripet termiska behandlingsprocesser såsom pyrolys eller förgasning, omfattas inte av utvidgningen av tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem i den mån de ämnen som uppstår vid behandlingen inte därefter förbränns. För att säkerställa konsekvens i lagstiftningen, ta hänsyn till avfallets särskilda egenskaper som råvara och främja miljöintegritet genom robust och omfattande täckning för att undvika tröskeffekter från avledning till mindre, mer ineffektiva anläggningar, bör kapacitetströskeln för denna verksamhet anpassas till punkt 5.2 a i bilaga I till direktiv 2010/75/EU som anläggningar med en kapacitet som överstiger 3 ton per timme. Genomförandeförordning (EU) 2018/2066 bör ses över och uppdateras i enlighet med detta när det gäller övervaknings- och rapporteringsreglerna för utsläpp från kommunala avfallsförbränningsanläggningar.
- (73) Förbränning av farligt avfall, dvs. förbrännings- eller samförbränningsanläggningar som främst behandlar farligt avfall, bör även fortsättningsvis undantas från EU:s

²⁸ I linje med kommissionens tolkning i vägledningsdokumentet *Guidance Document No. 0: Guidance on Interpretation of Annex I of the EU ETS Directive (excl. aviation and maritime activities)*: https://climate.ec.europa.eu/document/edc93136-82a0-482c-bf47-39ecaf13b318_en (inte översatt till svenska).

utsläppshandelssystem, eftersom prissignalen för koldioxid inte förväntas ge incitament till en kostnadseffektiv avkarbonisering. De strikta rättsliga, tekniska och operativa kraven begränsar alternativa behandlingsalternativ för farliga material som inte på ett säkert sätt kan materialåtervinnas, återvinnas eller behandlas på annat sätt. Dessutom har verksamhetsutövarna inga betydande möjligheter till permanent generering av kolupptag, eftersom andelen biogen koldioxid är begränsad i farliga avfallsflöden. Risken för att kommunalt avfall avleds till förbränningsanläggningar för farligt avfall begränsas av det rådande regelverket, tekniska och driftsmässiga skillnader i förbränningsprocessen och de därmed sammanhängande höga förbränningskostnaderna för förbränning av farligt avfall.

- (74) För att säkerställa en smidig övergång för sektorn inom EU:s utsläppshandelssystem bör överlämnandet av utsläppsrätter från kommunala avfallsförbränningsanläggningar som omfattas av systemet från och med 2031 införas gradvis med hänsyn till verifierade utsläpp som rapporterats för perioden 2031–2034. Denna stegvisa integrering bör inte tillämpas på anläggningar som för närvarande redan ingår i EU:s utsläppshandelssystem. Flera skäl talar för en stegvis integrering av efterlevnadsskyldigheten snarare än en omedelbar fullständig inkludering. Genom att systemet träder i kraft först 2031 ges utrymme för tekniska och administrativa förberedelser, särskilt för att utarbeta övervaknings- och rapporteringsregler som är bättre anpassade till kommunal avfallsförbränning, inklusive åtskillnaden mellan utsläpp från biomassa och fossila bränslen. Att man börjar 2031 i kombination med det stegvisa införandet gör det möjligt för verksamhetsutövare och lokala myndigheter att planera och förutse investeringar, bland annat när det gäller anpassning av avtalsvillkor mellan lokala myndigheter och förbränningsanläggningar. Det möjliggör också investeringsstöd i förväg, bland annat genom användning av intäkter från utsläppshandelssystemet, till utsläppsminskningssåtgärder vid anläggningar och hos lokala myndigheter. Det gradvisa införandet av överlämningskyldigheter för kommunal avfallsförbränning bidrar också till konvergensen mot det deponeringsmål som fastställs i artikel 5.5 i direktiv 1999/31/EG²⁹, samtidigt som det gör det möjligt att stärka de kompletterande åtgärderna för den cirkulära ekonomin på EU-nivå, nationell och lokal nivå för att stödja förebyggande, minskning, insamling, sortering och materialåtervinning av avfall samt hantera deponering, och därmed undvika oavsiktliga konsekvenser i form av avfallsomdirigering som strider mot avfallshierarkin. För att skydda systemets miljöintegritet bör det antal utsläppsrätter som läggs till taket för sektorn stå i proportion till den gradvis ökande skyldigheten att överlämna utsläppsrätter för dessa år. Siffrorna för inkluderingen av förbränning av kommunalt avfall bör härledas från de uppgifter som övervakas och rapporteras för sektorn enligt direktiv 2003/87/EG för 2024 i unionen och EES-staterna och Efta, justerade från 2024 till 2031 med hjälp av prognoser för beräknade rapporteringsuppgifter och kapacitetsutveckling. Det antal utsläppsrätter som läggs till det totala antalet utsläppsrätter i unionen för sektorn bör stå i proportion till infasningsbanan från 2031 till 2034 och motsvara 25 % av det totala antalet under 2031, 50 % av det totala antalet justerat med den linjära minskningsfaktorn under 2032, 75 % av det totala antalet justerat med den linjära minskningsfaktorn under 2033, och 100 % av det totala antalet justerat med den linjära minskningsfaktorn från och med 2034. Från och med 2035 bör kommunala avfallsförbränningsanläggningar

²⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar alla deras verifierade utsläpp som rapporterats under det föregående året.

- (75) För att säkerställa en smidig övergång bör dessutom en möjlighet till tillfälligt undantag införas fram till slutet av 2035 i de fall där en medlemsstat har infört likvärdiga åtgärder som uppfyller målen för att inkludera kommunal avfallsförbränning i direktiv 2003/87/EG. För att säkerställa att detta är förenligt med avkarbonisering, material- och koldioxidcirkularitet samt lika villkor bör undantaget endast kunna tillämpas om en medlemsstat kan visa att den uppfyller minst två av följande tre villkor: den har en motsvarande nationell koldioxidskatt med en skattesats som är högre än det genomsnittliga auktionspriset för det aktuella året, den är på god väg att uppnå EU:s återvinningsmål för kommunalt avfall enligt artikel 11.2 d och e i direktiv 2008/98/EG och den är på god väg att uppnå målet för deponering av kommunalt avfall enligt artikel 5.5 i direktiv 1999/31/EG. För att säkerställa att systemet är stabilt och transparent bör begäran, inklusive relevant information som visar att minst två av de tre villkoren är uppfyllda, meddelas kommissionen senast den 31 juli 2029. Det är viktigt att detta undantag är tillfälligt för att säkerställa förenlighet med övergången från redovisning av utsläppen där koldioxiden avskiljs och används i mellan- eller slutprodukter (CCU) till den punkt där de släpps ut från produkterna till atmosfären, samtidigt som man förhindrar en hög risk för underredovisning.
- (76) Med hänsyn till de särskilda förhållandena och de permanenta begränsningarna i unionens yttersta randområden, såsom de erkänns i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), och med tanke på deras begränsningar när det gäller att införa ett heltäckande avfallshanteringssystem i stor skala och på avstånd från återvinningsmarknaderna, ges medlemsstaterna möjlighet att tillfälligt undanta anläggningar belägna i de yttersta regionerna från överlämningskyldigheten när det gäller avfallsförbränning och samförbränning enligt direktiv 2003/87/EG.
- (77) För att driva på en meningsfull beteendeförändring i alla led av avfallsvärdekedjan och säkerställa att koldioxidpriset effektivt främjar cirkularitet och avkarbonisering är det viktigt att prissignalen återspeglas i prissättningsmekanismer och kanaliseras genom riktade åtgärder och politiska strategier som har en positiv styrande effekt och som ger hushåll och icke-bostadsaktörer både ett incitament och ett val att undvika kostnaderna för bortskaffande av blandavfall genom avfallsförebyggande, avfallsminskning och avfallssortering. Sådana åtgärder med bevisad positiv inverkan på avfallsminskning, sortering och materialåtervinning omfattar till exempel differentierade avfallsavgifter, system med volym- och viktbaseade avgifter, viktbaseade och smarta avfallshämtningssystem, pant- och återlämningsystem eller obligatoriska system för separat insamling för specifika avfallsflöden. Dessa åtgärder bör kompletteras med en förstärkt tillämpning i tidigare led av principen att förorenaren betalar genom åtgärder såsom stärkta harmoniserade system för utökat producentansvar och krav på ekodesign. Medlemsstaterna bör använda intäkterna från utsläppshandeln för att stödja behöriga myndigheter, särskilt lokala myndigheter, som arbetar med insamling och bortskaffande av kommunalt avfall vid genomförandet av dessa åtgärder för den cirkulära ekonomin, i syfte att styra avfallshanteringen i enlighet med avfallshierarkin, hantera konsekvenserna för hushållen och säkerställa en smidig övergång för avfallssektorn, där miljövinster och cirkularitet balanseras mot kostnaderna för avfallshantering som en offentlig tjänst.
- (78) Utvidgningen av koldioxidpriset till kommunal avfallsförbränning bör åtföljas av verk samma åtgärder som bidrar till att minska deponeringen och undvika oavsiktliga

konsekvenser i form av avfallsomdirigering som strider mot avfallshierarkin. Denna risk mildras av det faktum att utsläpp från förbränning av hållbar biomassa är undantagna från koldioxidpriset, vilket begränsar incitamentet att omdirigera organiskt avfall till deponier – där det är den främsta källan till metan – för att undvika att behöva betala koldioxidpriset. Risken för att fossilbaserat material avleds kvarstår dock där det inte finns någon effektiv lagstiftning eller skattepolitik för deponering. Därför är det avgörande med ett effektivt och förstärkt genomförande och en strikt tillämpning av politik och åtgärder som begränsar andelen kommunalt avfall som deponeras till högst 10 % senast 2035, i enlighet med direktiv 1999/31/EG. Dessutom bör övervakning och rapportering, liksom verifiering och ackreditering av utsläpp från deponering av kommunalt avfall, utvecklas i framtiden för att följa utvecklingen av metanutsläppen efter det att EU:s utsläppshandelssystem har utvidgats fullt ut till att omfatta utsläpp från kommunal avfallsförbränning. Det råder fortfarande stor osäkerhet när det gäller kvantifieringen av utsläpp från deponier. Det bör därför först inrättas harmoniserade övervaknings- och rapporteringsramar för att samla in standardiserade, tillförlitliga och verifierade utsläppsdata, så att en hög grad av integritet i systemet säkerställs. För att kunna ta fram korrekta övervaknings- och rapporteringsregler krävs det dels att den framtida bästa tillgängliga tekniken för deponier utvecklas på ett sätt som säkerställer miljöintegritet, enhetlighet i regelverket och användningen av avancerade övervakningsverktyg – däribland mät- och modelleringsmetoder, dels att ett eller flera omfattande deponiregister inrättas för att förhindra kringgående och säkerställa systemets effektivitet. I detta syfte bör kommissionen senast den 31 juli 2029 rapportera om huruvida dessa förutsättningar har uppfyllts för att systemet för övervakning, rapportering och verifiering ska kunna tas fram senast 2031, vid tidpunkten för infasningen av kommunal avfallsförbränning. Om ett av dessa villkor inte har uppfyllts bör utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till deponier för övervakning, rapportering och verifiering skjutas upp från 2031 till 2034, när den kommunala avfallsförbränningen är helt integrerad, så att ytterligare tid ges för att dessa villkor ska kunna uppfyllas. Kommissionen bör se över direktiv 2003/87/EG senast den 31 december 2034 mot bakgrund av denna utveckling och eventuella oavsiktliga konsekvenser.

- (79) Koldioxid kan avskiljas för lagring och användning i anläggningar som har utsläpp till följd av en blandning av fossila källor och källor med emissionsfaktor noll, t.ex. från förbränning av hållbar biomassa, som har emissionsfaktor noll i EU:s utsläppshandelssystem. Eftersom koldioxid från källor med emissionsfaktor noll och från fossila källor behandlas olika vid fastställandet av efterlevnadsskyldigheterna i EU:s utsläppshandelssystem, generering av kolupptag eller vid produktion av syntetiska bränslen, är det nödvändigt att fastställa detaljerade regler för i vilken ordning de olika typerna av koldioxid anses avskiljas och hur utsläppen av dessa ska redovisas genom hela kedjan för avskiljning, transport, användning eller lagring.
- (80) För att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fungerar och förvaltas korrekt är det lämpligt att tilldela kommissionen upp till 5 miljoner utsläppsrätter från unionens sammanlagda antal utsläppsrätter. Med hänsyn till det ökade antalet användare och den utvidgade tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem, det stigande värdet på utsläppsrätterna i unionsregistret samt de ökade säkerhetsutmaningarna bör dessa intäkter i synnerhet användas för att säkerställa att unionsregistret fungerar, förvaltas och skyddas på ett korrekt sätt. I linje med EU:s utsläppshandelssystemets utökade täckning och de ändringar som införs genom detta direktiv är det lämpligt att säkerställa att dessa intäkter kan användas för andra aspekter av att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fungerar och förvaltas korrekt, inbegripet genomförandet av

reglerna om investeringsvillkor för gratis tilldelning samt driften av systemet för inköp av högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet. Villkoren, formerna och förfarandena för användningen av dessa intäkter bör fastställas närmare av kommissionen i delegerade akter.

- (81) För att säkerställa samstämmighet med behandlingen av utsläpp från biomassa som uppfyller de hållbarhetskriterier och kriterier för minskade växthusgasutsläpp vid användning av biomassa som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001³⁰, samt andra nollräknade utsläpp inom EU:s utsläppshandelssystem, bör koldioxid som avskilts från atmosfären eller från källor med emissionsfaktor noll också ha en emissionsfaktor noll när den släpps ut inom ramen för en verksamhet i EU:s utsläppshandelssystem. För att säkerställa samstämmighet med behandlingen av utsläpp från biomassa som uppfyller de hållbarhetskriterier och kriterier för minskade växthusgasutsläpp vid användning av biomassa som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001³¹, samt andra nollräknade utsläpp inom EU:s utsläppshandelssystem, bör koldioxid som avskilts från atmosfären eller från källor med emissionsfaktor noll också ha emissionsfaktor noll när den släpps ut inom ramen för en verksamhet i EU:s utsläppshandelssystem. Som ett undantag bör samma koldioxid omfattas av en överlämningskyldighet när koldioxiden läcker ut, ventileras eller på annat sätt släpps ut från en permanent geologisk lagringsplats, eftersom koldioxiden kommer att ha erhållit en belöning som ett negativt utsläpp enligt förordning (EU) 2024/3012, vilken förlitar sig på EU:s utsläppshandelssystem när det gäller ansvaret för återgång.
- (82) I enlighet med artikel 28b.2 i direktiv 2003/87/EG har kommissionen bedömt miljöintegriteten hos Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) globala marknadsbaserade åtgärd. Rapporten visade att Corsia inte har stärkts och att de stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 25a.3 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem står för mindre än 70 % av utsläppen från den internationella luftfarten. I enlighet med artikel 28b.3 i direktiv 2003/87/EG bör därför tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem utvidgas på ett icke-diskriminerande sätt till att omfatta alla flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES och landar på flygplatser i tredjeländer, högst 5 000 kilometer från den största flygplatsen i unionens geografiska centrum. Alla flygbolag på dessa flygvägar bör behandlas lika. Dessutom bör stödet från EU:s utsläppshandelssystem för alternativa bränslen och för åtgärder i samband med kondensstrimmor vara tillgängligt för alla flygbolag på dessa flygvägar. Detta tillämpningsområde motsvarar ungefär hälften av det maximala avståndet för flygningar från Europas centrum, med beaktande av analyser som visar att sådana flygvägar är mest utsatta för potentiellt ”hub-läckage”. Denna tillämpning bör gälla från 2029 i stället för 2027, under en period av fyra år och vara beroende av översynen 2032.
- (83) Direktiv 2003/87/EG bör ändras så att Icaos Corsia-system genomförs i EU-lagstiftningen från 2026 till 2035 och för att säkerställa att luftfarten som helhet bidrar med sin skäliga andel till att ta itu med klimatförändringarna i linje med målen i Parisavtalet. Utsläpp från internationell luftfart utanför Europa skulle begränsas från

³⁰ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

³¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

och med januari 2021 genom globala marknadsbaserade åtgärder, och Europaparlamentet och rådet har fastställt villkor för att bedöma om detta system har tillräcklig verkan för att bekämpa klimatförändringarna eller om det bör kompletteras. År 2032, när resultaten av hur Corsia fungerar i fråga om utsläppskompensation blir tydliga, bör en översyn genomföras för att bedöma genomförandet av Corsia i de större länderna inom luftfartssektorn för vilka detta är obligatoriskt enligt de Corsia-regler som fastställts av Icao. Om Corsia visar sig vara ambitiöst, effektivt och framgångsrikt bör tillämpningsområdet för effektiv koldioxidprissättning inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem begränsas till flygningar inom EES och avgångar till Förenade kungariket, Schweiz, till och från Gibraltar och andra länder som utnyttjar utsläppshandelssystemet som tjänst.

- (84) För att begränsa ytterligare skärpningar i samband med den geografiska utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem vad gäller luftfartsverksamhet och med beaktande av att utsläppen från luftfartsverksamhet har ökat är det lämpligt att öka det totala antalet tillgängliga utsläppsrätter för luftfartsverksamhet i proportion till de utsläpp som nyligen inkluderats i tillämpningsområdet, med beaktande av den senaste tillgängliga informationen om utsläpp, och att av dessa utsläppsrätter avsätta medel för ytterligare stöd till minskning av luftfartens klimatpåverkan genom hållbara flygbränslen, elektrifiering och kostnadseffektiva minskningar av kondensstrimor. Det totala antalet tillgängliga utsläppsrätter för luftfartsverksamhet bör dock minskas med ett antal som motsvarar de utsläpp som luftfartygsoperatörerna drar av från överlämnings skyldigheten för att redovisa kostnader som uppkommit genom kompensation enligt Corsia, eftersom dessa utsläpp inte längre omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.
- (85) En sänkning av tröskelvärdet för uteslutning av luftfartygsoperatörer enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG leder till att ytterligare ett antal mindre luftfartygsoperatörer inkluderas. För att ta hänsyn till den begränsade administrativa kapaciteten hos sådana små luftfartygsoperatörer är det lämpligt att höja tröskelvärdet för att möjliggöra användning av förenklade rapporteringsverktyg. Eurocontrols rapporteringsverktyg har nått en hög noggrannhetsnivå under de många år som det använts och kontinuerligt förbättrats sedan det infördes, och kan därför tillhandahålla utsläppsvärden för alla berörda luftfartygsoperatörer.
- (86) Omfattningen och definitionen av verksamheten ”Produktion av vätgas (H₂) och syntesgas med en produktionskapacitet som överstiger 5 ton per dag” enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG bör ändras för att lösa återkommande tillämpningsfrågor och klargöra att verksamheten med produktion av vätgas, även när den enbart produceras som biprodukt, omfattas så snart tröskelvärdet på en produktionskapacitet över 5 ton per dag överskrids.
- (87) Utsläpp från flygningar som utförs av luftfartygsoperatörer som använder affärsluftfartyg har till stor del undantagits från EU:s utsläppshandelssystem eftersom de i allmänhet genomför färre flygningar eller släpper ut mindre än de tröskelvärden för undantag som fastställs i bilaga I till direktiv 2003/87/EG. Luftfartygsoperatörer vars årliga utsläpp från internationella flygningar understiger 10 000 ton koldioxid omfattas inte av Icaos Corsia-system och bör därför bidra via EU:s utsläppshandelssystem. För att säkerställa att alla luftfartygsoperatörer bidrar till klimatåtgärderna är det därför lämpligt att antalet flygningar inte längre utgör ett kriterium för undantag från EU:s utsläppshandelssystem och att utsläppströskeln sänks och förenklas genom att man inför en enda tröskel för alla typer av luftfartygsoperatörer. För att säkerställa att den ytterligare administrativa bördan för de

behöriga myndigheterna förblir på en rimlig nivå är det dock lämpligt att undanta luftfartygsoperatörer med en mycket låg utsläppsnivå som omfattas av överlämningskyldigheten inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, även med beaktande av den begränsade kumulativa miljöfördel som inkluderingen av dem skulle leda till.

- (88) Den analys som genomförts inom ramen för kommissionens översyn av reserven visar att om utsläppsrätter från reserven släpps ut mer gradvist på en krympande marknad, minskas risken för att det uppstår pristoppar på marknaden när antalet utsläppsrätter i omlopp ligger nära det undre tröskelvärdet. En lägre buffertparameter bör införas från och med 2028 så att uttaget av utsläppsrätter blir proportionellt när den totala mängden utsläppsrätter i omlopp ligger mellan 400 miljoner utsläppsrätter och 300 miljoner utsläppsrätter.
- (89) För att ta hänsyn till en minskande utsläppsbana och säkerställa att reserven förblir motståndskraftig mot externa chocker över tid bör referensparametrarna för marknadsstabilitetsreserven uppdateras så att intag och uttag från reserven står i proportion till marknadsutvecklingen. I detta syfte bör det övre tröskelvärdet, det lägre tröskelvärdet och motsvarande buffertar samt antalet uttag justeras årligen och minskas med 4 % för att ligga i linje med utvecklingen på den krympande marknaden.
- (90) Den analys som gjordes i samband med kommissionens översyn av reserven och den förväntade utvecklingen av koldioxidmarknaden visar att intagsnivån på 24 % har tjänat sitt syfte, och mot bakgrund av den senaste och framtida utvecklingen på marknaden bör denna intagsnivå återgå till 12 %. I detta syfte bör det övre bufferttröskelvärdet justeras i enlighet med detta.
- (91) Vid beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp beaktas endast uppgifter om stationära anläggningar till och med den 31 december 2023. För att ta hänsyn till luftfartens historiska efterfrågan på utsläppsrätter under perioden 1 januari 2012–31 december 2023 bör den årliga beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter justeras så att den återspeglar den kumulativa efterfrågan från luftfartssektorn under denna period.
- (92) 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 2040 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.
- (93) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 4–7 i direktiv 2003/87/EG vad gäller behöriga myndigheters beviljande, tillfälligt upphävande och återkallande av tillstånd för växthusgasutsläpp, artikel 10a.3b–3d i direktiv 2003/87/EG om investeringar i avkarbonisering i EU och villkoren för gratis tilldelning avseende formatet för och innehållet i planerna för investeringar i EU:s avkarbonisering, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av reservations- och tilldelningsmekanismen enligt artikel 3gaa i direktiv 2003/87/EG när det gäller hamnar utanför unionen och tredjeländer för vilka ett undantag från ursprungskraven bör tillämpas, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. De

genomförandebefogenheter som tilldelas kommissionen i enlighet med artikel 14 i direktiv 2003/87/EG bör utvidgas till att omfatta fastställandet av redovisningsordningen för utsläpp från avskild koldioxid från en blandning av källor med emissionsfaktor noll och källor som inte har emissionsfaktor noll, samt till redovisningen av utsläpp från syntetiska bränslen, så att det säkerställs att utsläppen redovisas och dubbelräkning undviks. Dessutom bör de genomförandebefogenheter som tilldelats kommissionen i enlighet med artikel 3ga.2 utvidgas för att ta hänsyn till de ändringar av åtgärden som syftar till att ytterligare begränsa risken för hamnanlöp i kringgående syfte och omlokalisering av containeromlastningsverksamhet. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

- (94) För att anta icke-lagstiftande rättsakter av allmän räckvidd som kompletterar eller ändrar vissa icke-väsentliga delar av en lagstiftningsakt bör befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen när det gäller att komplettera villkoren för investeringar i avkarbonisering i EU i samband med gratis tilldelning enligt artikel 10a.3b–3d i direktiv 2003/87/EG, vad gäller de närmare villkoren för att bilda en sammanslutning enligt artikel 10a.3d och fördelningen av ansvaret mellan verksamhetsutövarna i det fallet, de närmare villkoren för de undantag som anges i artikel 10a.3c femte och sjätte styckena, den detaljerade tidsplanen för inlämning av planen för investeringar i EU:s avkarbonisering, kriterierna för att en investering ska betraktas som en investering i avkarbonisering, kriterierna för att en utsläppsminskning ska betraktas som betydande samt fastställandet av det ekonomiska värdet av antalet gratis utsläppsrätter. Dessutom bör befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att komplettera artikel 9c i direktiv 2003/87/EG om villkoren för inköp av kolupptag och auktionering av motsvarande utsläppsrätter, och att komplettera artiklarna 10cb, 10cc, 10 cd och 10ce i direktiv 2003/87/EG om driften av innovationsfonden och banken för avkarbonisering inom industrin. Dessutom bör befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på komplettering av artikel 19 i direktiv 2003/87/EG vad gäller de villkor, former och förfaranden enligt vilka den centrala förvaltaren använder intäkter från auktionering av utsläppsrätter för att täcka kostnaderna för driften och förvaltningen av EU:s utsläppshandelssystem. Befogenheten att anta sådana rättsakter bör också delegeras till kommissionen för att komplettera artikel 12.3b när det gäller kraven för att växthusgaser ska anses ha blivit permanent kemiskt bundna eller kemiskt bundna och fastställa åtgärder för att hantera risken för kryphål. Befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör delegeras till kommissionen för att komplettera artikel 3gaa i direktiv 2003/87/EG med avseende på de närmare bestämmelser som behövs för tillämpningen av reservation och tilldelning av utsläppsrätter för användning av hållbara marina bränslen och utsläppsfri framdrivningsteknik, samt artikel 3gab. Dessutom bör befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för att komplettera artikel 25b i direktiv 2003/87/EG med avseende på reglerna för driften av utsläppshandelssystemet som tjänst och för att ändra artikel 3ga.1 i det direktivet när det gäller täckningen av återstående utsläpp under en resa mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom ett tredjelands jurisdiktion till vilken utsläppshandelssystemet som tjänst tillhandahålls. 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 lagstiftning³². 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.

- (95) Bestämmelserna om ändring av artikel 3 h och införandet av artikel 6.4 och artikel 10a.3f i direktiv 2003/87/EG bör tillämpas från och med den 1 januari 2028 för att förtydliga reglerna om tillstånd och korrigeringar i händelse av alltför stor gratis tilldelning så tidigt som möjligt. Följaktligen bör medlemsstaterna införliva de bestämmelser som rör dessa artiklar senast den 31 december 2027. Tidsfristen för införlivande av de återstående bestämmelserna i detta direktiv bör vara den 31 december 2028 för att ge tillräckligt med tid för ett ordnat genomförande. I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument³³, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (96) För att säkerställa tydlighet redan under den pågående perioden bör medlemsstaterna införliva de bestämmelser som förtydligar befintliga regler i linje med deras genomförande och praxis senast den 1 januari 2028. Detta gäller bestämmelserna som förtydligar och anpassar reglerna till praxis när det gäller definitionen av en ny deltagare i artikel 3 h, artikel 6.4, som klargör behandlingen av anläggningar för vilka ett tillstånd för växthusgasutsläpp successivt beviljas för första gången, återkallas och ett nytt tillstånd beviljas under samma femårsperiod för gratis tilldelning och efter inlämnandet av den förteckning som avses i artikel 11.1 för den perioden, samt artikel 10a.4d i direktiv 2003/87/EG när det gäller återlämnande av överskjutande utsläppsrätter.
- (97) För att säkerställa att motsvarande medel finns tillgängliga i tid bör bestämmelserna om ändring av artiklarna 10a.5b och 10a.7 och införande av en ny artikel 19.1a börja tillämpas den 30 september 2027. Dessa bestämmelser avser användningen av eventuella återstående utsläppsrätter från det ytterligare antal på upp till 3 % av det totala antalet utsläppsrätter som avses i artikel 10a.5a, de utsläppsrätter som bör avsättas för nya deltagare och den bestämmelse som gör det möjligt för kommissionen att använda utsläppsrätter från det unionsomfattande antalet utsläppsrätter för att täcka kostnaderna för driften och förvaltningen av EU:s utsläppshandelssystem. För att säkerställa en snabb justering bör bestämmelsen om ändring av artikel 10a.1a i direktiv 2003/87/EG vad gäller CBAM-faktorn också tillämpas från och med den 30 september 2027.
- (98) Direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814³⁴ bör därför ändras i enlighet med detta.

³² EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

³³ Gemensam politisk förklaring av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument (2011/C 369/02).

³⁴ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1814/oj>).

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

1. I artikel 2 ska första stycket 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 utsläppshandelssystem 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 tröskelvärde, 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 de två påföljande femårsperioder som avses i artikel 11.1 andra stycket efter ändringen av dess produktionsprocesser. Verksamhetsutövaren för den anläggningen får besluta att anläggningen bara ska fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem fram till slutet av den innevarande femårsperioden, bara fram till slutet av den femårsperiod som följer på ändringen av dess produktionsprocesser, eller till slutet av de två femårsperioder som följer på 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. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

- a) Led e ska ersättas med följande:

”e) *anläggning*: endera av följande:

i) en fast, teknisk enhet där en eller flera av de verksamheter som anges i bilaga I bedrivs, liksom all annan därmed direkt förknippad verksamhet, som tekniskt sett är knuten till de verksamheter som bedrivs och som kan påverka utsläpp och föroreningar,

ii) en infrastruktur för koldioxidtransport enligt definitionen i artikel 3.29 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735* som bedriver verksamheten transport av koldioxid, som förtecknas i bilaga I.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735 av den 13 juni 2024 om inrättande av en åtgärdsram för att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och om ändring av förordning (EU) 2018/1724, EUT L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj>.”

- b) Led h ska ersättas med följande:

”h) *ny deltagare*: en anläggning vid vilken en eller flera av de verksamheter som förtecknas i bilaga I bedrivs, eller en verksamhet som ingår i EU:s utsläppshandelssystem i enlighet med artikel 24, som har fått ett första tillstånd för utsläpp av växthusgaser inom den period som inleds tre månader före datumet för överlämnande av den förteckning som avses i artikel 11.1 och

avslutas den 31 december sista året i den motsvarande femårsperiod för gratis tilldelning som avses i artikel 11.1.”

- c) Led o ska ersättas med följande:

”o) *luftfartygsoperatör*: den person som med ett luftfartyg bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I eller, om denna person inte kan identifieras, den enhet av vilken avgifter för flygtrafiktjänster tas ut i enlighet med artikel 32 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803*, eller i sista hand luftfartygets ägare.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).”

- d) Led p ska utgå.

- e) Led z ska ersättas med följande:

”z) *anlöpshamn*: endera av följande:

i) För fartyg som transporterar gods eller passagerare för kommersiella ändamål: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget, med undantag för uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa fartygspersonal, 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 sådan angränsande containeromlastningshamn som anges i den genomförandeakt som antas enligt artikel 3ga.2.

ii) För fartyg som utför eller stöder verksamhet till havs i samband med en arbetsplats till havs: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget, eller den arbetsplats till havs där ett fartyg utför eller stöder verksamhet till havs, med undantag för uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa fartygspersonal, 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 sådan angränsande containeromlastningshamn som anges i den genomförandeakt som antas enligt artikel 3ga.2.”

- f) I led ag ska orden ”i kapitel IVa i detta direktiv” utgå.

- g) Följande punkter ska läggas till:

”aj) *farligt avfall*: farligt avfall enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG(*).

ak) *kommunalt avfall*: kommunalt avfall enligt definitionen i artikel 3.2b i direktiv 2008/98/EG.

al) *syntetiska bränslen*: förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001 och koldioxidsnåla bränslen enligt definitionen i artikel 2.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1788*.

am) *verksamhet till havs*: verksamhet i samband med undersökning, bedömning eller utnyttjande av naturresurser på eller under havsbotten, eller verksamhet i samband med offshoreanläggningar eller offshoreinfrastruktur, med undantag av sjötransport av olja och gas.

an) *arbetsplats till havs*: det geografiska område som omfattas av ett tillstånd som utfärdats av den behöriga myndigheten för att bedriva verksamhet till havs.

ao) *affärsflygning*: en flygning som utförs med ett affärsluftfartyg som är uppfört på den förteckning som kommissionen antagit i enlighet med artikel 3c.6.

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1788 av den 13 juni 2024 om gemensamma regler för de inre marknaderna för förnybar gas, naturgas och vätgas, om ändring av direktiv (EU) 2023/1791 och om upphävande av direktiv 2009/73/EG (omarbetning) (EUT L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj>).”

3. Artikel 3c ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”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 luftfartygsoperatörer, på ett sätt som säkerställer öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering, för användning av hållbara flygbränslen och andra flygbränslen som inte härrör från fossila bränslen och som avses i artikel 4.1 andra stycket i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405*, och för användning av el, för underljudsflygningar för vilka utsläppsrätter ska överlämnas i enlighet med artikel 12.3 i detta direktiv och för vilka det kravet inte anses vara uppfyllt enligt artikel 28a.1 i detta direktiv. För affärsflygningar ska det avsatta antalet endast vara tillgängligt för användning av el. Om ett godtagat flygbränsle inte fysiskt kan tillskrivas en specifik flygning ska de utsläppsrätter som avsätts enligt detta stycke vara tillgängliga för godtagna flygbränslen som tankas i EES i proportion till de utsläpp från luftfartygsoperatörens flygningar, utom affärsflygningar, för vilka utsläppsrätter ska överlämnas i enlighet med artikel 12.3 i detta direktiv och då det kravet inte betraktas som uppfyllt enligt artikel 28a.1 i detta direktiv. Samma princip ska gälla för att fastställa den bränslemängd för vilken emissionsfaktorn noll gäller.

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 flygfotogen 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 artikel 13.1 i förordning (EU) 2023/2405. 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) 50 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 34 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001**, för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV till det här direktivet eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- (b) 60 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och vätgas från förnybara energikällor samt förnybara drop-in-bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001, som används inom luftfarten och för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV till det här direktivet 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 och som omfattas av första stycket i denna punkt på flygplatser som är belägna på öar som är mindre än 10 000 km² och som inte har vare sig väg- eller järnvägsförbindelser med fastlandet, samt på flygplatser som är belägna i ett av de yttersta randområdena dit det godtagna flygbränslet levererades fysiskt utan att omfattas av ett massbalanssystem,
- (d) till och med den 31 december 2029 och i andra fall än dem som avses i leden a, b och c, 30 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och ett godtagat flygbränsle som inte härrör från fossila bränslen och som omfattas av första stycket i denna punkt,
- (e) från och med den 1 januari 2027, samma antal utsläppsrätter per megajoule (MJ) förbrukad el som luftfartygsoperatörer har rätt att erhålla enligt led b för användning av förnybara drop-in-bränslen av icke-biologiskt ursprung, när det gäller el- eller hybridluftfartyg som utför flygningar för vilka utsläppsrätter ska överlämnas i enlighet med artikel 12.3.

Bränslen ska endast vara berättigade till det stöd som avses i denna punkt om de produceras inom EES, i ett tredjeland som har ett utsläppshandelssystem kopplat till EU:s utsläppshandelssystem eller i ett tredjeland till vilket unionen ger stöd i enlighet med artikel 25b. Sådana bränslen som avses i tredje stycket a, b och d ska vara berättigade till en ökning av täckningen med tio procentenheter om de framställs från råvaror som kommer från unionen, från ett tredjeland som har ett utsläppshandelssystem kopplat till EU:s

utsläppshandelssystem eller från ett tredjeland till vilket unionen ger stöd i enlighet med artikel 25b.

Vid tilldelningen utsläppsrätter enligt denna punkt får hänsyn tas till eventuellt stöd från andra system på nationell nivå, EU-nivå eller internationell nivå.

Luftfartygsoperatörer får årligen ansöka om tilldelning av utsläppsrätter baserat på den kvantitet av varje godtaget flygbränsle som avses i denna punkt som används för underljudsflygningar, utom affärsflygningar, för vilka utsläppsrätter ska överlämnas i enlighet med artikel 12.3 mellan den 1 januari 2024 och den 31 december 2040, förutom flygningar för vilka det kravet anses vara uppfyllt enligt artikel 28a.1. Luftfartygsoperatörer får årligen ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för el- eller hybridluftfartyg som använder el eller vätgas för att utföra flygningar för vilka utsläppsrätter ska överlämnas i enlighet med artikel 12.3 till och med den 31 december 2035.

Om en luftfartygsoperatör på ett för kommissionen tillfredsställande sätt visar att den har ett bindande långsiktigt bränsleleveransavtal för de bränslen som avses i tredje stycket a, b och e, som är bindande för både bränsleleverantören och luftfartygsoperatören och gäller i minst tre år, ska de utsläppsrätter som täcker prisskillnaden för varje år av avtalets löptid, dock högst fem år, avsättas för den luftfartygsoperatören. Den årliga tilldelningen av utsläppsrätter för användning av de godtagbara bränslen som levereras enligt dessa avtal ska göras på det sätt som anges i andra till fjärde styckena. Högst 10 miljoner utsläppsrätter får avsättas enligt denna punkt.

Om efterfrågan på utsläppsrätter enligt denna punkt 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.

Betydande minskningar av klimatpåverkan från kondensstrimmor, i storleksordningen miljoner ton koldioxidekvivalenter, får uppmuntras genom användning av högst 420 000 utsläppsrätter per år. Av den mängd utsläppsrätter som avsatts i enlighet med första stycket ska totalt högst 3 miljoner, som är tillgängliga till och med den 31 december 2033, avsättas för en kostnadseffektiv minskning av klimatpåverkan från kondensstrimmor. Medlemsstaterna ska på begäran av en luftfartygsoperatör som har inbäddade modeller för prognostisering av kondensstrimmor i sitt färdplaneringsverktyg tilldela utsläppsrätter motsvarande 0,1 % av dennes verifierade utsläpp. För att vara berättigade till denna tilldelning ska luftfartygsoperatörer göra prognoserna för kondensstrimmor tillgängliga för sin driftledningscentral eller motsvarande, som ska instrueras att bedöma deras operativa bärkraft och, om möjligt, införliva dem när de lämnar in uppgifter om motsvarande flygningar. Ytterligare utsläppsrätter motsvarande 0,02 % av de verifierade utsläppen ska tilldelas de luftfartygsoperatörer som avses i första meningen i detta stycke för flygningar för vilka luftfartygsoperatören använder under flygning uppmätta flygdata om flygbanor och bränsleflöde för det aktuella året för att rapportera icke-koldioxideffekter från luftfarten i enlighet med artikel 14.5. De modeller för prognostisering av kondensstrimmor som används av de luftfartygsoperatörer som avses i första meningen i detta stycke ska baseras på samma gemensamma referensmodell för numeriska väderprognoser och väderdata som de som används i de verktyg för övervakning, rapportering och verifiering som tillhandahålls av kommissionen och avses i artikel 14.5.

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 godtagna 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 närmare bestämmelser om 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, 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. Dessa delegerade akter får också fastställa ytterligare regler och förfaranden för validering av modeller för prognostisering av kondensstrimmor och deras införande i färdplaneringsverktyg.

Kommissionen ska anta genomförandeakter i vilka sådana affärsluftfartyg förtecknas, vars flygningar betraktas som affärsflygningar. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

Senast den 1 juli 2032 ska kommissionen bedöma tillämpningen av denna punkt och lägga fram resultaten i en rapport till Europaparlamentet och rådet. Rapporten får när så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag om översyn av det antal utsläppsrätter som enligt denna punkt avsätts till och med den 31 december 2040, med beaktande av ändringar av den geografiska omfattningen av sådana flygningar som omfattas av överlämningskyldigheten i artikel 12.3, i syfte att fortsätta stimulera användningen av de bränslen som anges i första stycket i denna punkt, särskilt användningen av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001, 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.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).”

b) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”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 2035 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.”

4. Artikel 3ga ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. När det gäller fartyg som transporterar gods eller passagerare för kommersiella ändamål, ska tilldelningen av utsläppsrätter och tillämpningen av överlämningskraven för sjötransportverksamhet avse 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.

När det gäller fartyg som utför eller stöder verksamhet till havs i samband med en arbetsplats till havs ska tilldelningen av utsläppsrätter och tillämpningen av överlämningskraven avse följande:

i) Hälften av fartygets utsläpp som sker under resor mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, i syfte att utföra eller stödja verksamhet till havs i samband med en arbetsplats till havs i en medlemsstats territorialvatten, exklusiva ekonomiska zon, kontinentalsockel eller överliggande vatten.

ii) Fartygets samtliga utsläpp som sker under resor i syfte att utföra eller stödja verksamhet till havs i samband med en arbetsplats till havs i en medlemsstats territorialvatten, exklusiva ekonomiska zon, kontinentalsockel eller överliggande vatten, som utgår från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion.

iii) Fartygets samtliga utsläpp inom en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om dessa utsläpp har nära samband med utförande av eller stöd till verksamhet till havs i samband med en arbetsplats till havs i en medlemsstats territorialvatten, exklusiva ekonomiska zon, kontinentalsockel eller överliggande vatten.

Tilldelningen av utsläppsrätter och tillämpningen av överlämningskraven ska dock inte gälla utsläpp under resor i syfte att utföra eller stödja verksamhet till havs i samband med en arbetsplats till havs utanför en medlemsstats territorialhav, exklusiva ekonomiska zon, kontinentalsockel eller överliggande vatten, och utsläpp inom en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om dessa utsläpp har nära samband med utförande av eller stöd till verksamhet till havs i samband med en arbetsplats till havs utanför en medlemsstats

territorialhav, exklusiva ekonomiska zon, kontinentalsockel eller överliggande vatten.”

- b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska genom genomförandeakter upprätta en förteckning över angränsande containeromlastningshamnar och vid behov uppdatera den förteckningen senast den 31 december varje år.

I dessa genomförandeakter ska en hamn anges som en angränsande containeromlastningshamn antingen om den hamnen är belägen utanför unionen men mindre än 150 sjömil från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om den hamnens djupgående och kajplatsens längd överstiger 11 meter respektive 250 meter och om det finns tillgängliga kranar från fartyg till land som är lämpliga för containeromlastning, eller om andelen containeromlastning mätt i tjugofotsenheter överstiger 50 % av den totala containertrafiken i den hamnen under den senaste tolv månadersperiod för vilken relevanta uppgifter finns tillgängliga och om den hamnen är belägen utanför unionen men mindre än 300 sjömil från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion. Vid tillämpningen av denna punkt ska containrar anses 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. Detta inbegriper hamnar i tredjeländer som har ett avtal om koppling till EU:s utsläppshandelssystem.

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

- c) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

i) Datumet ”den 31 december 2030” ska ersättas med ”den 31 december 2038”.

ii) Näst sista meningen ska ersättas med följande:

”Intäkterna från auktioneringen av den andelen av utsläppsrätterna ska användas för de prioriterade ändamål som avses i artikel 10.3 första stycket a och d och för det ändamål som avses i artikel 10.3 andra stycket g.”

- d) Följande nya punkt ska läggas till:

”4. Under perioden fram till 2040 ska kommissionen använda högst 0,5 miljoner av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, för att finansiera systemets genomförande för sjötransportverksamhet.

Dessa utsläppsrätter ska auktioneras ut i enlighet med artikel 10.4 i detta direktiv, varvid intäkterna utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.”

5. Följande artikel ska införas som artikel 3gaa:

”Artikel 3gaa

Avsättning och tilldelning av utsläppsrätter för användning av hållbara marina bränslen och utsläppsfri framdrivningsteknik

1. Trots vad som sägs i artikel 10.1 ska, för perioden från och med den 1 januari [2028/första året efter detta direktivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2040, högst 110 miljoner av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, avsättas för användning av hållbara marina bränslen eller införande och användning av utsläppsfri framdrivningsteknik, inbegripet elektriska och vindassisterade framdrivningssystem, förutsatt att dessa bränslen och denna teknik används i enlighet med reglerna i den här artikeln.

2. I denna artikel avses följande med *hållbara marina bränslen*:

- a) Biogas och avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkterna 28 och 34 i direktiv (EU) 2018/2001, för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV till detta direktiv eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i detta direktiv.
- b) Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001, för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i detta direktiv.
- c) Koldioxidsnål vätgas och koldioxidsnåla bränslen enligt definitionerna i artikel 2.11 respektive 2.13 i direktiv (EU) 2024/1788, för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i detta direktiv.

3. De utsläppsrätter som avses i punkt 1 i denna artikel ska på ett sätt som säkerställer öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering avsättas för rederier för användning av hållbara marina bränslen och utsläppsfri framdrivningsteknik under resor för vilka utsläppsrätter ska överlämnas i enlighet med artikel 12.3.

Utsläppsrätter får stödja användningen av hållbara marina bränslen eller utsläppsfri framdrivningsteknik på fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 under resor från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn, samt inom anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

4. Medlemsstaterna ska fördela de utsläppsrätter som avsatts enligt punkt 1 i denna artikel för att täcka hela eller delar av

- a) den återstående prisskillnaden mellan användningen av hållbara marina bränslen och användningen av fossila marina bränslen,
- b) kostnaderna för att införa och använda utsläppsfri framdrivningsteknik jämfört med konventionella framdrivningssystem, i proportion till de utsläppsminskningar som uppnås genom användningen av denna utsläppsfria framdrivningsteknik.

5. Kommissionen ska fastställa prisskillnaden mellan användningen av fossila marina bränslen och hållbara marina bränslen på grundval av objektiv och verifierbar information, inbegripet, om möjligt, faktiska transaktionspriser. Om det inte finns något representativt marknadspris för hållbara marina bränslen ska kommissionen fastställa referenspriser på grundval av objektiva och verifierbara faktorer. För fossila marina bränslen ska kommissionen uppskatta ett vägt genomsnittspris som återspeglar den faktiska blandning av fossila marina bränslen som rapporteras enligt förordning (EU) 2015/757.

Rederierna ska beräkna kostnaderna för att införa och använda utsläppsfri framdrivningsteknik jämfört med konventionella framdrivningssystem på grundval av de

genomsnittliga kostnader för utsläppsminskning som ska fastställas av kommissionen, med beaktande av objektiv och verifierbar information.

6. När medlemsstaterna tilldelar utsläppsrätter i enlighet med denna artikel ska de säkerställa att följande ursprungs krav är uppfyllda:

a) Partierna av hållbara marina bränslen ska framställas i unionen, i ett tredjeland som har ett utsläppshandelssystem kopplat till det utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med detta direktiv, eller i ett tredjeland till vilket unionen ger stöd i enlighet med artikel 25b för en effektiv tillämpning av prissättning av växthusgasutsläpp med ett absolut utsläppstak.

b) Den utsläppsfria framdrivningstekniken ska tillverkas i unionen, i ett tredjeland som har ett utsläppshandelssystem kopplat till det utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med detta direktiv, eller i ett tredjeland till vilket unionen ger stöd i enlighet med artikel 25b för en effektiv tillämpning av prissättning av växthusgasutsläpp med ett absolut utsläppstak.

7. Genom undantag från punkt 6 ska medlemsstaterna inte tillämpa ursprungs krav med avseende på hållbara marina bränslen som används under stödberättigande resor mellan en anläpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion som identifieras i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 8 första stycket.

8. Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter med en förteckning över hamnar utanför en medlemsstats jurisdiktion som överensstämmer med de vägledande principerna för stöd till hamnprojekt i tredjeländer som identifieras i den europeiska hamnstrategin* och som deltar i gröna sjöfartskorridorer med andra hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. Kommissionen ges även befogenhet att vid behov anta genomförandeakter för att uppdatera den förteckningen. Sådana genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

9. De utsläppsrätter som tilldelats för användning av hållbara marina bränslen och utsläppsfri framdrivningsteknik ska täcka

- a) 55 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av, å ena sidan fossila marina bränslen och, å andra sidan, avancerade biodrivmedel enligt definitionerna i artikel 2.28 och 2.34 i direktiv (EU) 2018/2001, för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV till det här direktivet eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- b) 90 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossila marina bränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001, för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV till det här direktivet eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- c) 80 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossila marina bränslen och koldioxidsnål vätgas och koldioxidsnåla bränslen enligt definitionerna i artikel 2.11 respektive 2.13 i direktiv (EU) 2024/1788, för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- d) 90 % av merkostnaden för att införa och använda utsläppsfri framdrivningsteknik jämfört med konventionella framdrivningssystem.

När hållbara marina bränslen eller utsläppsfri framdrivningsteknik används under en resa mellan en hamn under en medlemsstats jurisdiktion och en hamn under en medlemsstats

jurisdiktion på en ö, för vilken utsläppsrätter ska överlämnas i enlighet med artikel 12.3, ska de procentsatser som fastställs i första stycket a–d ökas med 5 procentenheter.

När utsläppsrätter ska tilldelas för hållbara marina bränslen som framställts med råvaror som kommer från unionen, från ett tredjeland som har ett utsläppshandelssystem kopplat till det utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med detta direktiv, eller från ett tredjeland till vilket unionen ger stöd i enlighet med artikel 25b för en effektiv tillämpning av prissättning av växthusgasutsläpp med ett absolut utsläppstak, ska de procentsatser som fastställs i första stycket leden a–c ökas med tio procentenheter.

När utsläppsrätter ska tilldelas i samband med införande och användning av utsläppsfri framdrivningsteknik som har installerats på fartyg på unionsvarv, ska den procentandel som anges i första stycket d ökas med fem procentenheter.

När hållbara marina bränslen används, eller utsläppsfri framdrivningsteknik införs eller används, under en resa mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, ska det antal utsläppsrätter som ska tilldelas i enlighet med denna artikel multipliceras med 50 %, i enlighet med det geografiska tillämpningsområde som avses i artikel 3ga i detta direktiv.

10. Rederier får årligen ansöka om tilldelning av utsläppsrätter på grundval av den mängd hållbara marina bränslen som använts och de utsläppsminskningar som uppnåtts genom utsläppsfri framdrivningsteknik under det föregående kalenderåret.

11. Om efterfrågan på utsläppsrätter för ett visst år är större än tillgången på utsläppsrätter ska antalet utsläppsrätter minskas på ett enhetligt sätt för alla rederier som berörs av tilldelningen för det året.

12. Vid tilldelning av utsläppsrätter enligt denna artikel får hänsyn tas till eventuellt stöd från andra system på nationell nivå, EU-nivå eller internationell nivå.

13. Kommissionen ska offentliggöra följande uppgifter i *Europeiska unionens officiella tidning*:

- a) Den genomsnittliga prisskillnaden mellan fossila marina bränslen och hållbara marina bränslen på årsbasis för det föregående året.
- b) Genomsnittliga kostnader för utsläppsminskning till följd av införande och användning av utsläppsfri framdrivningsteknik vart tredje år för de föregående tre åren.

14. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa närmare bestämmelser om följande:

- a) Beräkning av prisskillnader, inbegripet fastställande av referenspriser om representativa marknadspriser inte finns tillgängliga.
- b) Fastställande av objektiva kriterier som är tillämpliga på stödberättigad utsläppsfri framdrivningsteknik när den bidrar till minskade växthusgasutsläpp.
- c) Fastställande av utsläppsminskningar till följd av införande och användning av utsläppsfri framdrivningsteknik.
- d) Ansöknings-, tilldelnings-, övervaknings-, rapporterings- och verifieringsförfaranden för tilldelning av utsläppsrätter i enlighet med denna artikel.
- e) Skyddsåtgärder för att förhindra överkompensation, även med avseende på nationella system, unionssystem eller internationella system.

- f) Införande av skyddsåtgärder och förfaranden som säkerställer en rättvis och proportionell fördelning av utsläppsrätter till rederier, med beaktande av behovet av att bevara effektiv konkurrens och ge små och medelstora rederier tillgång.

15. Medlemsstaterna ska säkerställa att finansieringen enligt denna artikel är synlig på ett sätt som motsvarar kraven i artikel 30m.1 a och b.

16. Från och med den 1 januari 2032 ska kommissionen utvärdera tillämpningen av denna artikel i den årliga rapport som den är skyldig att överlämna enligt artikel 10.5.

* Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Den europeiska hamnstrategin*, COM (2026) 112 final, bilaga 1, B) Vägledande principer för stöd till hamnprojekt i tredjeländer.”

6. Efter artikel 3gaa ska följande artikel införas som artikel 3gab:

”Artikel 3gab

Avsättning och tilldelning av utsläppsrätter för avkarbonisering inom sjöfartssektorn i vissa minst utvecklade länder och små östater under utveckling

Av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, ska 0,9 miljoner avsättas för avkarbonisering inom sjöfartssektorn i minst utvecklade länder och små östater under utveckling enligt FN:s definition, med undantag för de stater vars BNP per capita är lika med eller högre än genomsnittet i unionen. Ett sådant antal ska avsättas årligen fram till 2035.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa regler för användningen av de avsatta utsläppsrätter som avses i första stycket i denna punkt och förfarandet för att göra dessa utsläppsrätter tillgängliga.”

7. Artikel 3gg ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 c ska ersättas med följande:

”c) frågor som rör samstämmigheten mellan EU:s utsläppshandelssystem och den åtgärden, inbegripet dubbel betalning.”

b) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”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 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 dubbel betalning och betydande dubbla bördor undviks.”

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”Senast den 30 september 2035 ska kommissionen bedöma genomförandet av artikel 3ga.3 andra stycket, inbegripet dess bidrag till avkarboniseringen inom sjöfartssektorn och de berörda medlemsstaternas administrativa kostnader, och huruvida det är lämpligt att förlänga dess tillämpning efter den 31

december 2038 samt vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag i detta syfte.”

- d) I punkt 5 ska första stycket ersättas med följande:

”Senast den 31 december 2031 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 sådana fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 som avses i artikel 2.1d e och f i förordning (EU) 2015/757.”

- e) Följande punkter ska läggas till som punkterna 6 och 7:

”6. Senast den 1 januari 2032 ska kommissionen utvärdera tillämpningen av artikel 3gaa och lägga fram en rapport för Europaparlamentet och till rådet.

7. Senast den 30 september 2033 ska kommissionen bedöma genomförandet av det undantag som föreskrivs i artikel 12.3-e, med beaktande av den tekniska utvecklingen, tillgången till och införandet av utsläppssnål och utsläppsfri framdrivningsteknik och hållbara bränslen som lämpar sig för isklassfartyg, undantagets inverkan på avkarboniseringen inom sjöfarten och lämpligheten i att förlänga dess tillämpning efter den 31 december 2035 och, i förekommande fall, lägga fram ett lagstiftningsförslag i detta syfte.”

8. I artikel 4 ska ”artikel 27” ersättas med ”artiklarna 27 och 27a”.

9. I artikel 6 ska följande punkter läggas till:

”3. Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter för att fastställa regler för den behöriga myndighetens beviljande, tillfälliga upphävande och återkallande av tillstånd för utsläpp av växthusgaser. Sådana genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

4. Om den behöriga myndigheten under den period som avses i artikel 3 h i tur och ordning beviljar en anläggning ett första tillstånd för utsläpp av växthusgaser, återkallar det tillståndet och sedan beviljar ett nytt tillstånd, ska anläggningen inte återinföras i EU:s utsläppshandelssystem förrän under den påföljande femårsperiod för gratis tilldelning som avses i artikel 11.1, med status som befintlig anläggning eller ny deltagare beroende på vad som är tillämpligt. Anläggningen ska inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem under återstoden av den femårsperiod för gratis tilldelning som avses i artikel 11.1, under vilken tillståndet först beviljades och sedan återkallades.”

10. I rubriken till kapitel III ska ordet ”stationära” utgå.

11. Följande artikel ska införas:

”Artikel 6a

Behörig myndighet för infrastruktur för koldioxidtransport

1. Den behöriga myndigheten för infrastruktur för koldioxidtransport ska vara den behöriga myndigheten i den medlemsstat där den transporterade koldioxiden avskiljs. Om koldioxiden avskiljs utanför EES, ska den behöriga myndigheten vara den behöriga myndigheten i den första medlemsstat som koldioxiden transiterar.

2. De behöriga myndigheterna enligt punkt 1 och de behöriga myndigheterna i transit- eller mottagarmedlemsstaterna ska utbyta all information som krävs för godkännande av övervakningsplaner och verifiering av utsläppsrapporter från infrastrukturerna för koldioxidtransport.”

12. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Fjärde stycket ska ersättas med följande:

”Från och med den 1 januari 2026 respektive den 1 januari 2027 ska antalet utsläppsrätter ökas 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 3gaa från och med 2030.”

b) I artikel 9 ska följande punkter läggas till:

”Under [2031/två år efter det att ytterligare små fartyg omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering] ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter ökas för att ta hänsyn till utsläpp från de kategorier av fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 som avses i bilaga I, på grundval av deras utsläpp för det senaste år för vilket uppgifter finns tillgängliga. De utsläppsrätter som följer av denna ökning ska bidra till det antal som avses i artikel 3gaa.

När det gäller förbränning av kommunalt avfall ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter ökas med följande mängder, med beaktande av de infasningskrav som fastställs i artikel 12a:

- 10,2 miljoner utsläppsrätter 2031.
- 19,5 miljoner utsläppsrätter 2032.
- 28,1 miljoner utsläppsrätter 2033.
- 36 miljoner utsläppsrätter under 2034, varefter den linjära minskningsfaktorn tillämpas.

Den linjära faktorn ska vara 3,7 % 2031–2035 och 1,7 % från och med 2036.

Kommissionen ska offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter senast i september 2028.”

13. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 9b

Finansiering av internationella reduktionsenheter

1. Av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, ska högst 260 miljoner göras tillgängliga för faciliteten för inköp av upp till 260 miljoner ton högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet av de internationella reduktionsenheter som avses i förordning (EU) 2021/1119, för att bidra till klimatambitionen för de verksamheter som förtecknas i bilaga I under perioden 2036–2040. För alla inköp ska kriterierna i förordning (EU) 2021/1119 vara uppfyllda.

2. Intäkter från auktionering av utsläppsrätter i enlighet med punkt 1 ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046. Kommissionen ska se till att auktioneringen av utsläppsrätter för faciliteten sker i enlighet med de principer och villkor som avses i artikel 10.4 och i god tid innan inköpen inleds.

3. Senast den 31 januari 2033 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en bedömning av utvecklingen av en marknad för högkvalitativa internationella reduktionsenheter med hög integritet, med beaktande av alla kriterier som fastställs i förordning (EU) 2021/1119, och deras förmåga att bidra till klimatambitionen för de verksamheter som förtecknas i bilaga I, inbegripet följande:

- a) De krav på miljöintegritet, robust redovisning samt verifiering som behöver uppfyllas för att sådana reduktionsenheter ska kunna bidra till ambitionerna inom dessa sektorer, med beaktande av utvecklingen inom ramen för Parisavtalet och EU-lagstiftningen.
- b) Utvecklingen av tillgång och efterfrågan på marknaden för internationella reduktionsenheter.
- c) De potentiella konsekvenserna av en sådan användning för EU:s utsläppshandelssystemets funktion och integritet.
- d) De särskilda konsekvenserna för sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, inbegripet risken för koldioxidläckage, påverkan på konkurrenskraften, risken för att begränsningsåtgärder hindras och förenligheten med unionens klimatneutralitetsmål för hela ekonomin.

4. Om inte annat följer av den rapport som avses i punkt 3 ska den linjära faktorn, genom undantag från artikel 9, återgå till 2,7 % från år 2036, om de kostnadseffektiva högkvalitativa internationella reduktionsenheterna med hög integritet som avses i punkt 1 inte är tillgängliga.

5. Utsläppsrätter som avsatts enligt punkt 1 ska tilldelas banken för avkarbonisering inom industrin för projekt för avkarbonisering inom industrin i enlighet med artikel 10ce, om de inte tilldelas för de ändamål som fastställs i punkt 1.

Artikel 9c

Inhemska permanenta kolupptag

1. Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, ska ökas med 250 miljoner utsläppsrätter. Dessa utsläppsrätter ska göras tillgängliga för kommissionen som ska auktionera ut dem under perioden 2031–2040 för att generera intäkter för inköp av ett motsvarande antal inhemska enheter för permanent kolupptag som härrör från bio-CCS- och DACCS-verksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/3012*. Kommissionen ska köpa in dessa enheter för permanent kolupptag och prioritera en portfölj av kostnadseffektiva projekt med hög integritet, som betalas mot leverans av de certifierade enheterna.

2. Mellan 2031 och 2040 ska ytterligare 10 miljoner utsläppsrätter av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, göras tillgängliga för kommissionen som ska auktionera ut dem för att generera intäkter för inköp av dessa enheter för permanent kolupptag, om intäkterna från utsläppsrätterna enligt punkt 1 skulle vara otillräckliga för inköp av det totala antalet inhemska enheter för permanent kolupptag.

3. Intäkter från auktionering av utsläppsrätter i enlighet med punkterna 1 och 2 i denna artikel ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509**. Auktionering av utsläppsrätter för inköp av sådana inhemska enheter för permanent kolupptag som avses i punkt 1 i denna artikel ska genomföras i enlighet med de principer och villkor som avses i artikel 10.4 i detta direktiv. De utsläppsrätter som avsatts enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel ska återlämnas till unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9 i detta direktiv, om de inte auktioneras ut för de ändamål som anges i punkt 1 i denna artikel före 2041.

4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med avseende på närmare villkor för inköp av de inhemska enheter för permanent kolupptag som avses i punkt 1, inbegripet tidsschemat för auktionering av de utsläppsrätter som avses i punkterna 1 och 2, stödformer, urvalsförfaranden och urvalskriterier, kriterier för stödberättigande och tekniska krav för de olika typerna av stöd- och betalningsmekanismer, med användning av konkurrensutsatta anbuds-förfaranden där så är möjligt och transparent rapportering om resultatet av förfarandena, samt finansiella regler för att säkerställa ett korrekt genomförande av köpet. Dessa delegerade akter ska säkerställa att all tidig auktionering av de utsläppsrätter som avses i punkterna 1 och 2 vägs upp av auktionering av utsläppsrätterna enligt artikel 10, för att uppnå en effekt motsvarande en gradvis integrering av kolupptag så att 48 miljoner av de utsläppsrätter som avses i punkterna 1 och 2 auktioneras under 2040. Dessa delegerade akter ska innehålla närmare villkor för inköpen av inhemska permanenta kolupptag, prioritera en portfölj av kostnadseffektiva projekt med hög integritet som betalas mot leverans av de certifierade enheterna och syfta till att begränsa den finansiella exponeringen.

5. Den mängd inhemska permanenta kolupptag som ska köpas ska minskas med den mängd inhemska kolupptag från bio-CCS som verksamhetsutövare, luftfartygsoperatörer och rederier använder i enlighet med artikel 14.1a, och ett motsvarande antal av de 250 miljoner utsläppsrätter som avses i punkt 1 ska annulleras.

6. Certifierade enheter för permanent kolupptag som härrör från Bio-CCS- och DACCS-verksamheter enligt förordning (EU) 2024/3012 och köps av kommissionen i enlighet med denna artikel ska annulleras och får inte längre redovisas som negativa utsläpp enligt artikel 14.1a i detta direktiv.

7. Den linjära minskningsfaktor som fastställs i artikel 9 ska inte tillämpas på den ökning av antalet utsläppsrätter som fastställs i punkt 1.

8. Före den 31 december 2034 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en bedömning av hur inköpen av inhemska enheter för permanent kolupptag i enlighet med punkt 1 fortskrider, med beaktande av det tillgängliga utbudet och priset på inhemska enheter för permanent kolupptag jämfört med den tilldelade budgeten. I rapporten ska kommissionen också undersöka det eventuella bidraget från naturbaserade upptag och koldioxidbindningsenheter för kolinlagrande markanvändning som certifierats enligt förordning (EU) 2024/3012 till permanenta kolupptag, och bedöma möjligheten att gradvis övergå från att kommissionen hanterar integreringen av inhemska enheter för permanent kolupptag i EU:s utsläppshandelssystem till att verksamhetsutövare gör det direkt, utöver egengenererade upptag.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/3012 av den 27 november 2024 om inrättande av en unionsram för certifiering av permanenta kolupptag, kolinlagrande

markanvändning och kollagring i produkter (EUT L, 2024/3012, 6.12.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj>).

** Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EUT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).”

14. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

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

”1. Minst 57 % av de utsläppsrätter som är tillgängliga av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9 i detta direktiv, och som inte tilldelas i enlighet med artiklarna 9, 3gaa, 3gab, 9c, 10cc och 19 i detta direktiv ska auktioneras ut av medlemsstaterna, utan att det påverkar en eventuell minskning enligt artikel 10a.5a i detta direktiv, placeringen av utsläppsrätter i den reserv för marknadsstabilitet som inrättas genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814* eller annulleringen av utsläppsrätter i enlighet med artikel 12.4 i detta direktiv. Den andel utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna ska ökas genom tillämpning av CBAM-faktorn i enlighet med artikel 10a.1a i detta direktiv. Det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna ska fördelas i enlighet med punkt 2 i denna artikel.

* 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).”

b) I punkt 2 ska följande mening läggas till i led b:

”Spanien, Cypern, Malta och Slovenien ska använda sina ytterligare utsläppsrätter för de prioriterade ändamål som anges i artikel 10.3 första stycket.”

c) Punkt 3 ska 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 minst 50 % av 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 prioriterade ändamål och därigenom främja avkarboniseringen inom de sektorer som ingår i utsläppshandelssystemet:

a) Komplettera stödmekanismerna i detta direktiv för att minska klimatpåverkan från sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.

b) Utveckla ren energi, lagring av el och nät för överföring och distribution av el, särskilt runt industrikluster med tanke på den ökade efterfrågan på el från projekt för avkarbonisering inom industrin, samt uppfylla de

åtaganden om förnybar energi, energieffektivitet och sammanlänkning som anges i de nationella energi- och klimatplanerna.

- c) Finansiera investeringar i avkarbonisering inom industrin och möjliggöra sådana avkarboniseringsåtgärder, inbegripet investeringar i industriell elektrifiering, ren industriell produktionsteknik, avskiljning, användning och lagring av koldioxid samt utveckling av transportnät för koldioxid.
- d) Vidta åtgärder för avkarbonisering inom sjöfartssektorn, bland annat genom förbättrad energieffektivitet för fartyg, hamnar, innovativ teknik och infrastruktur, elektrifiering och hållbara alternativa bränslen, såsom vätgas och ammoniak som framställs från förnybara energikällor, samt utsläppsfri framdrivningsteknik.
- e) Vidta åtgärder för att investera i innovativ teknik i syfte att avkarbonisera luftfarten, bland annat genom stöd till elektrifiering, åtgärder för att minska luftfartens totala klimatpåverkan och öka framställningen av koldioxidsnåla eller koldioxidfria bränslen, samt åtgärder för att stödja avkarboniseringen på flygplatser.
- f) Vidta åtgärder för att stödja en trafikomställning till koldioxidsnåla transportsätt.
- g) Stödja behöriga myndigheter som deltar i insamling och bortskaffande av kommunalt avfall vid genomförandet av åtgärder som är i linje med de högre stegen i den avfallshierarki som definieras i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG, det vill säga förebyggande av avfall, förberedelse för återanvändning, separat insamling, sortering och materialåtervinning.
- h) Vidta cirkularitetsåtgärder för att minska utsläppen från sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.
- i) Stödja utvecklingen av pionjärmarknader för koldioxidsnåla och cirkulära produkter såsom biobaserade gödselmedel, biobaserade kemikalier eller grönt stål.
- j) Finansiera sådan forskning och utveckling som krävs för något av ändamålen i leden a–h.”

Trots vad som sägs i det första stycket får medlemsstaterna använda återstoden av de intäkter för vilka de fastställer användningen för följande ändamål:

- a) Tillämpa metoder för permanent kolupptag, såsom avskiljning och lagring av atmosfärisk koldioxid.
- b) 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.
- c) Vidta åtgärder för koldioxidbindning i skog och mark.
- d) Investera för att minska utsläpp från jordbruk genom en effektivare användning av gödselmedel i unionen eller av andra växthusgaser än koldioxid, och för att hjälpa slutanvändare att börja använda biobaserade,

organiska och cirkulära gödselmedel, i linje med handlingsplanen för gödselmedel.

- e) Vidta åtgärder för att minska utsläpp från byggnader, genom 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 (EU) 2024/1275*, med början i renoveringen av de byggnader som har sämst prestanda.
- f) Tillhandahålla ekonomiskt stöd för att hantera sociala aspekter av klimatförändringar i låg- och medelinkomsthushåll.
- g) Täcka administrativa kostnader för förvaltningen av EU:s utsläppshandelssystem.
- h) Vidta klimatanpassningsåtgärder.
- i) Finansiera klimatåtgärder i utsatta tredjeländer, inbegripet anpassning till klimatförändringarnas effekter, samt åtgärder för tekniköverföring.
- j) 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.
- k) 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 avkarboniseringen inom dessa sektorer i enlighet med reglerna för statligt stöd.

Användningen av intäkter enligt första och andra styckena ska inte förlänga beroendet av fossila bränslen vid elproduktion och ska vara förenlig med omställningen till en säker och hållbar koldioxidsnål ekonomi, målen i unionens klimat- och energipolitiska ram fram till 2040 samt det klimatneutralitetsmål som anges i förordning (EU) 2021/1119.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om hur intäkterna används och om de åtgärder som vidtagits enligt punkt 3 i denna artikel i de rapporter de lämnar in enligt artikel 19.2 i Europaparlamentets och rådets 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****. Medlemsstaterna ska betala ut sina intäkter senast det tredje året efter det år de genererades.

Rapporteringen ska vara tillräckligt detaljerad för att kommissionen ska kunna bedöma medlemsstaternas efterlevnad av punkt 3 i denna artikel och artikel 30m.

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda (omarbetning) (EUT L 1275, 8.5.2024, s. 1).

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

*** 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).

**** 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).”

a) 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, 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 och den information som medlemsstaterna tillhandahållit om de ekonomiska åtgärder som avses i artikel 10a.6. Medlemsstaterna ska lämna all relevant information och rapportera senast den 30 juni varje år på grundval av ett frågeformulär eller en mall som antagits av kommissionen i form av genomförandeakter i enlighet med artikel 21.1. Kommissionen ska offentliggöra rapporten om den europeiska koldioxidmarknadens funktion inom sex månader från mottagandet av den relevanta informationen och rapporterna från medlemsstaterna.”

b) Följande stycke ska läggas till:

”7. En medlemsstat som beslutar att ge utsläppsrätter till mekanismer i utsläppshandelssystemet som använder sådana, får behålla denna strategi om den avstår från auktionering och på så vis ger stöd på samma sätt.”

15. Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

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

”1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv avseende unionstäckande och fullt harmoniserade bestämmelser för den tilldelning av utsläppsrätter som avses i punkterna 3b–3d, 5, 7 och 19 i den här artikeln.”

b) Punkt 1a ska ändras på följande sätt:

i) Andra stycket ska ersättas med följande:

”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 i enlighet med punkterna 3a–3d. 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, 91,5 % 2028, 81 % 2029, 59 % 2030, 48 % 2031, 37,5 % 2032, 27 % 2033 och 15 % från 2034 till 2037. Från och med 2038 ska en CBAM-faktor på 0 % tillämpas.”

ii) Följande stycke ska införas efter andra stycket:

”När ytterligare varor läggs till i förteckningen i bilaga I till förordning (EU) 2023/956, vars produktion omfattas av gratis tilldelning, ska, trots vad som sägs i andra stycket, CBAM-faktorn för dessa ytterligare varor vara lika med 97,9 % under det första året och 95,8 % under det andra året av den femårsperiod som avses i artikel 11 i detta direktiv och som följer på det år då varorna tagits upp i den bilagan, och minska med samma CBAM-faktor som anges i andra stycket varje efterföljande år med början med CBAM-faktorn för år 2028. CBAM-faktorn ska vara lika med 100 % från det att en vara tas upp i bilagan till det första året av nästa femårsperiod som avses i artikel 11 i detta direktiv.”

iii) Fjärde stycket ska ersättas med följande:

”Med undantag av de utsläppsrätter som avsatts för artiklarna 10cb och 10ce, i enlighet med artikel 10cc, och de utsläppsrätter som avsatts för nya deltagare i enlighet med punkt 7 första stycket i den här artikeln, ska utsläppsrätter som härrör från minskningen av gratis tilldelning auktioneras ut i enlighet med artikel 10.1.”

c) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Följande stycke ska införas efter andra stycket:

”Kommissionen ska komplettera detta direktiv genom att i de delegerade akter som antas i enlighet med punkt 1 första stycket tillhandahålla sektorsspecifika definitioner av sektorsspecifika riktmärken för värme och bränsle, samt motsvarande systemgränser, och utgångsvärdena för att fastställa den årliga minskningstakten för uppdateringen av riktmärkesvärdena i de genomförandeakter som avses i tredje stycket.”

ii) I tredje stycket ska följande led läggas till efter led e:

”f) För perioden 2031–2035 ska riktmärkesvärdena fastställas på samma sätt som anges i leden a och g i detta stycke, på grundval av de uppgifter som lämnats i enlighet med artikel 11 för åren 2026 och 2027 och med tillämpning av den årliga minskningstakten med avseende på varje år mellan 2008 och 2033. Information som lämnats in av ett tredjeland för anläggningar på dess territorium i enlighet med ett avtal som ingåtts i enlighet med artikel 25 får också beaktas.

g) Om den årliga minskningstakten överstiger 2 % eller understiger 0,3 %, ska riktmärkesvärdena för perioden 2031–2035 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 2033.

h) För perioden 2036–2040 ska riktmärkesvärdena fastställas på samma sätt som anges i leden a och g i detta stycke, på grundval av de uppgifter som lämnats i enlighet med artikel 11 för åren 2031 och 2032 och med tillämpning av den årliga minskningstakten med avseende på varje år mellan 2008 och 2038. Information som lämnats in av ett tredjeland för anläggningar på dess territorium i enlighet med ett avtal som ingåtts i enlighet med artikel 25 får också beaktas.

i) Om den årliga minskningstakten överstiger 2 % eller understiger 0,3 %, ska riktmärkesvärdena för perioden 2036–2040 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 2038.”

d) Följande punkter ska införas efter punkt 2:

”3a. Från och med 2031 ska punkt 1 tredje till sjätte styckena i denna artikel och punkt 4 andra till femte styckena i artikel 10b.4 inte tillämpas.

3b. Verksamhetsutövare vid anläggningar där det bedrivs sådan verksamhet som anges i bilaga I ska upprätta, offentliggöra och lämna in en plan för investeringar i avkarbonisering i EU (*investeringsplan för avkarbonisering i EU*) för de anläggningar för vilka de ansöker om gratis tilldelning.

Verksamhetsutövare vid befintliga anläggningar ska lämna in investeringsplanen för avkarbonisering i EU till den behöriga myndigheten tillsammans med den information som lämnas in senast den 30 september 2029 och därefter vart femte år i enlighet med artikel 11.1 andra stycket. Verksamhetsutövare vid nya deltagare ska lämna in investeringsplanen för avkarbonisering i EU till den behöriga myndigheten tillsammans med sin ansökan om gratis tilldelning i enlighet med de förfaranden som fastställs i sådana delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 1 första stycket i denna artikel.

Genom undantag från andra stycket i denna punkt får investeringsplanen för avkarbonisering i EU lämnas in vid en senare tidpunkt, tillsammans med rapporter om förändringar på verksamhetsnivå som lämnas in i enlighet med de genomförandeakter som antas enligt punkt 21.

Den plan som avses i första stycket i denna artikel ska vara förenlig med det klimatneutralitetsmål som anges i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119 och ska innehålla samtliga följande delar:

- a) Åtgärder och investeringar i linje med målet om klimatneutralitet senast 2050 på anläggningsnivå, med beaktande av den roll som cirkularitetsåtgärder kan spela och med undantag av användningen av utsläpskrediter (*åtgärder och investeringar för avkarbonisering*).
- b) Mellanliggande mål för att, senast den 31 december 2035 och därefter senast den 31 december vart femte år, mäta de framsteg som gjorts med att uppnå klimatneutralitet genom de åtgärder och investeringar som avses i led a.

För varje femårsperiod för vilken gratis tilldelning ges enligt artikel 11 ska de investeringar i avkarbonisering som avses i led a minst motsvara det ekonomiska värdet av 100 % av mängden gratis tilldelning under den relevanta femårsperioden. Dessa investeringar i avkarbonisering ska betraktas som stödberättigande kostnader, genomföras i EU och leda till betydande utsläppsminskningar på anläggningsnivå inom den femårsperiod för vilken anläggningen ansöker om gratis tilldelning, i enlighet med den förteckning och de kriterier som fastställs enligt punkt 3e i denna artikel.

3c. När en investeringsplan för avkarbonisering i EU som har verifierats i enlighet med artikel 15 och godkänts av den behöriga myndigheten lämnas in, ska 80 % av den mängd gratis tilldelning som ska tas emot för den relevanta femårsperioden tilldelas anläggningen årligen.

Om en anläggning har mottagit utsläppsrätter i enlighet med första stycket under en given femårsperiod med början 2031, men sedan har utlokaliserat eller på annat sätt, direkt eller indirekt, helt eller delvis, överfört sin relevanta produktionskapacitet eller tillhörande ekonomiska verksamhet utanför unionen, ska medlemsstaten kräva att verksamhetsutövaren återlämnar de mottagna utsläppsrätterna för den relevanta tilldelningsperioden. Om ingen återlämning sker ska medlemsstaten dra av gratis utsläppsrätter under de följande åren.

Återstående 20 % av mängden gratis tilldelning för den femårsperioden ska tilldelas anläggningen senast två år efter utgången av den relevanta femårsperioden, dock först efter det att den behöriga myndigheten i den medlemsstat där investeringarna i avkarbonisering genomförts har bekräftat att följande villkor är uppfyllda:

- a) Investeringarna i minskade koldioxidutsläpp var genomförda vid den tidpunkten och var genomförda i EU.
- b) Stödberättigande kostnader minst motsvarande det ekonomiska värdet av 100 % av mängden gratis tilldelning under den relevanta femårsperioden investerades.
- c) De befintliga årliga rapporter som avses i artikel 15 visar att betydande utsläppsminskningar uppnåddes på anläggningsnivå under den relevanta femårsperioden.

Utsläppsrätter som inte tilldelas i enlighet med första och tredje styckena eller som återlämnas i enlighet med andra stycket ska göras tillgängliga för gratis tilldelning under den påföljande femårsperioden.

Om ett projekt som valts ut för tilldelning av stöd från den bank för avkarbonisering inom industrin och den investeringsförstärkning som inrättats enligt artiklarna 10cc, 10 cd och 10ce, eller den innovationsfond som avses i artikel 10cb, genomförs i anläggningen under den femårsperiod som ansökan om gratis tilldelning avser, ska verksamhetsutövaren vid den anläggningen, genom undantag från första stycket, befrias från skyldigheten att upprätta en plan i enlighet med punkt 3b och erhålla 80 % av den mängd gratis tilldelning som avses i första stycket utan ytterligare verifiering. Genom undantag från tredje stycket ska återstående 20 % av mängden gratis tilldelning för den relevanta femårsperioden endast tilldelas samma anläggning efter det att innovationsfonden har inlett utbetalningen av stöd till projektet, eller vid byggstarten när det gäller projekt som beviljats stöd från banken för

avkarbonisering inom industrin eller investeringsförstärkningen, och efter det att den behöriga myndigheten i enlighet med tredje stycket har bekräftat att stödberättigande kostnader minst motsvarande det ekonomiska värdet av 100 % av mängden gratis tilldelning för den relevanta femårsperioden investerats i EU.

De krav som anges i punkt 3b och i första och tredje styckena i denna punkt ska inte tillämpas på de 10 % mest effektiva anläggningar inom en sektor eller delsektor i unionen som avses i artikel 10a.2 första stycket med avseende på de år som används för att fastställa de reviderade riktmärkesvärdena enligt tredje stycket i den artikeln för den relevanta femårsperioden för gratis tilldelning, på koldioxidfria eller koldioxidsnåla anläggningar eller på anläggningar för vilka verksamhetsutövarna, efter en ändring av produktionsprocesserna i enlighet med artikel 2.1, beslutar att de ska fortsätta att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.

3d. Verksamhetsutövare vid anläggningar som ansöker om gratis tilldelning i enlighet med denna artikel får begära att bilda en sammanslutning av anläggningar i syfte att gemensamt uppfylla investeringskraven enligt punkt 3b femte stycket.

Verksamhetsutövare som vill bilda en sammanslutning ska ansöka hos den behöriga myndigheten genom att lämna in det avtal som de ingått i syfte att gemensamt uppfylla investeringskraven (*gemensamt investeringsavtal om avkarbonisering*) med angivande av anläggningarna och den period för vilka de vill bilda sammanslutningen. Det gemensamma investeringsavtalet om avkarbonisering får avse fem kalenderår eller mer, förutsatt att avtalsperioden för varje avtal minst omfattar hela den femårsperiod som avses i artikel 11 för vilken anläggningarna ansöker om gratis tilldelning.

Det gemensamma investeringsavtalet om avkarbonisering ska ingås innan en ansökan om gratis tilldelning lämnas in och ska lämnas in till den behöriga myndigheten tillsammans med den information som lämnas in enligt artikel 11.1 andra stycket. Efter att det gemensamma investeringsavtalet om avkarbonisering har lämnats in till den behöriga myndigheten får inga andra verksamhetsutövare läggas till i det avtalet förrän under den följande femårsperiod för gratis tilldelning som avses i artikel 11.

Om ett gemensamt investeringsavtal om avkarbonisering ingås ska de investeringar som avses i punkt 3b femte stycket minst motsvara det ekonomiska värdet av 100 % av den mängd gratis tilldelning som tilldelats alla anläggningar som ingår i sammanslutningen under den relevanta femårsperioden.

3e. Kommissionen ska komplettera detta direktiv genom att, i nära samråd med berörda parter, i den delegerade akt som antas enligt punkt 1 första stycket tillhandahålla närmare information om genomförandet av bestämmelserna om gratis tilldelning i punkterna 3b–3d i denna artikel, inbegripet

- a) en förteckning över vad som krävs för att en investering ska betraktas som en investering i avkarbonisering och över stödberättigande kostnader,
- b) regler om kvalificering som betydande utsläppsminskning,

- c) en metod för att avgöra om de åtgärder och investeringar som förtecknas i investeringsplanen för avkarbonisering i EU leder till betydande utsläppsminskningar,
- d) den detaljerade tidsplanen för inlämning av investeringsplanen för avkarbonisering i EU,
- e) metoden för att fastställa det ekonomiska värdet av den mängd gratis utsläppsrätter som mottagits.
- f) regler för återlämning av utsläppsrätter enligt punkt 3c andra stycket,
- g) de krav som gäller för att anläggningar ska betraktas som utsläppsfria eller koldioxidsnåla enligt punkt 3c femte stycket,
- h) de närmare villkor som ska gälla för undantagen enligt punkt 3c femte och sjätte styckena,
- i) närmare uppgifter om ansökningsförfarandet för att bilda en sammanslutning, inbegripet minimiinhåll och närmare villkor för ansökan om att bilda en sammanslutning i enlighet med punkt 3d (även för anläggningar i flera medlemsstater), samt en detaljerad tidsplan för inlämning av ansökan till den behöriga myndigheten,
- j) fördelningen av ansvaret för att uppfylla de investeringskrav som avses i punkt 3b femte stycket, när operatörer väljer att bilda en sammanslutning.

När kommissionen fastställer kraven för att anläggningar ska betraktas som utsläppsfria eller koldioxidsnåla ska den ta hänsyn till de uppskattade sektorsspecifika utsläppsminskningar som krävs fram till 2040 och 2050 för att vara i linje med det klimatneutralitetsmål som anges i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119 samt till den koldioxidsnåla teknik och andra begränsningsalternativ som är tillgängliga inom varje sektor, inklusive den nettonollteknik som förtecknas i artikel 4 i förordning (EU) 2024/1735.

Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter för att specificera följande:

- i) Innehållet i den information som avses i punkt 3b fjärde stycket a och b.
- ii) Formatet för investeringsplanen för avkarbonisering i EU.

När kommissionen specificerar formatet för och innehållet i investeringsplanen för avkarbonisering i EU ska den eftersträva synergier med liknande planer som föreskrivs i unionsrätten och ett enkelt format för investeringsplanerna för avkarbonisering i EU.

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

- e) Följande stycke ska läggas till efter punkt 3e:

”3f. Om en anläggning har fått fler utsläppsrätter än det antal som ska tilldelas i enlighet med de regler för gratis tilldelning som fastställs i denna artikel, ska den behöriga myndigheten kräva att anläggningen återlämnar sådana överskjutande utsläppsrätter och ålägga den nationella administratören att göra överföringar för att återlämna överskjutande utsläppsrätter.”

f) Punkt 5a ska ersättas med följande:

”5a. Genom undantag från punkt 5 i denna artikel ska, av det totala antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna i enlighet med artikel 10.1 mellan 2031 och 2040, ett antal motsvarande 4 % av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, för perioden 2031 till 2040 vid behov användas för att öka det maximala antal som är tillgängligt enligt punkt 5 i den här artikeln.”

g) Punkt 5b ska ersättas med följande:

”5b. Fram till slutet av 2030, om mindre än 3 % av det totala antalet utsläppsrätter behövs för att öka det maximala antal som är tillgängligt enligt punkt 5 i denna artikel, och från 2031 till 2040, om mindre än 4 % av det totala antalet utsläppsrätter behövs för att öka det maximala antal som är tillgängligt enligt punkt 5 i denna artikel, ska följande gälla:

- a) Högst 50 miljoner utsläppsrätter ska användas till att öka det antal utsläppsrätter som är tillgängligt för att främja innovation genom den innovationsfond som inrättas i enlighet med artikel 10a.8 eller artikel 10cb.
- b) Eventuella återstående utsläppsrätter ska användas i enlighet med artikel 10cc.”

h) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. 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 fastställts enligt punkt 1.

Medlemsstaterna ska också sträva efter att använda högst 25 % av inkomsterna från auktionering av utsläppsrätter för de ekonomiska åtgärder som avses i första stycket.

Medlemsstater som har infört de ekonomiska åtgärder som avses i första stycket ska i sina rapporter enligt förordning (EU) 2018/1999 informera kommissionen om den totala kompensationens storlek uppdelad på de sektorer och delsektorer som fått stöd samt om åtgärdernas genomförande och bidrag till avkarboniseringen. Varje år då en medlemsstat använder mer än 25 % av sina intäkter från auktionering av utsläppsrätter för sådana ändamål ska den dessutom ange skälen till att det beloppet överskridits och ge relevant information om elpriserna för stora industrikonsumenter som drar nytta av sådana ekonomiska åtgärder, utan att kraven på skydd av konfidentiell information åsidosätts, samt information om huruvida vederbörlig hänsyn har tagits till andra åtgärder för att på ett hållbart sätt sänka de indirekta koldioxidkostnaderna på medellång till lång sikt.

Kommissionen ska i rapporten enligt artikel 10.5 bland annat inkludera en utvärdering av effekterna av sådana ekonomiska åtgärder på den inre

marknaden och vid behov rekommendera eventuella åtgärder som kan krävas till följd av den utvärderingen.

Dessa åtgärder ska säkerställa ett tillräckligt skydd mot risken för koldioxidläckage baserat på förhandsriktmärken för indirekta koldioxidutsläpp per produktionsenhet. Dessa förhandsriktmärken ska i en viss sektor eller delsektor beräknas som produkten av elkonsumtionen per produktionsenhet, motsvarande den mest effektiva tillgängliga tekniken, och koldioxidutsläppen från den relevanta elproduktionsmixen.”

i) Punkt 7 ska ändras på följande sätt:

i) Första stycket ska ersättas med följande:

”Utsläppsrätter från det maximala antal som avses i punkt 5 i denna artikel som inte tilldelas gratis senast 2020 ska avsättas för nya deltagare, tillsammans med 200 miljoner utsläppsrätter som placerats i reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1.3 i beslut (EU) 2015/1814 och 50 miljoner av de utsläppsrätter som härrör från den minskning av gratis tilldelning som avses i punkt 1a i den här artikeln.”

ii) Tredje stycket ska utgå.

j) Punkterna 8 och 8a ska utgå.

16. Artikel 10b ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 andra meningen ska ”2030” ersättas med ”2040”.

b) I punkt 4 ska första stycket ersättas med följande:

”4. Andra sektorer och delsektorer anses kunna föra vidare mer av kostnaderna för utsläppsrätter till produktpriserna och ska tilldelas gratis utsläppsrätter motsvarande 30 % av den mängd som fastställs enligt artikel 10a. Om inte annat beslutas vid den översyn som utförs i enlighet med artikel 30, ska gratis tilldelning till andra sektorer och delsektorer, med undantag av fjärrvärme, minska med samma antal utsläppsrätter efter 2026, så att noll gratis tilldelning nås 2030. Gratis tilldelning för fjärrvärme ska minska med samma antal utsläppsrätter efter 2030, så att noll gratis tilldelning nås 2040.”

17. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 10cb

Innovationsfonden

1. En fond (*innovationsfonden*) inrättas härmed för att stödja marknadsintroduktion av innovationer och uppskalning av koldioxidsnåla, koldioxidfria och koldioxidnegativa produkter, processer och teknik som bidrar väsentligt till avkarboniseringen i sektorer som omfattas av detta direktiv.

2. Innovationsfonden ska finansieras genom auktionering av 200 miljoner utsläppsrätter som härrör från den minskning av gratis tilldelning som avses i artikel 10a.1a. Om färre än 50 miljoner utsläppsrätter förblir tillgängliga efter ökningen av det maximala antalet enligt artikel 10a.5 i enlighet med artikel 10a.5b, ska skillnaden göras tillgänglig för innovationsfonden från det antal som annars skulle ha kunnat auktioneras ut i enlighet med artikel 10 under 2028.

Utsläppsrätter som är avsedda för innovationsfonden ska auktioneras ut i enlighet med artikel 10.4, varvid intäkterna utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509. Kommissionen ska säkerställa att tillräckliga resurser finns tillgängliga för årliga åtgärder inom ramen för innovationsfonden. I detta syfte får budgetåtaganden delas upp i årliga delbetalningar och medel tidigareläggas, samtidigt som en balanserad fördelning av fondens utsläppsrätter över tid säkerställs.

Medlemsstaterna får göra ytterligare finansiella medel tillgängliga för att stödja projekt som uppfyller alla urvalskriterier, men som inte kan finansieras genom de relevanta ansökningsomgångarnas budgetar. I så fall ska de underrätta kommissionen om sin avsikt att göra detta innan den berörda inbjudan att lämna förslag avslutas.

3. Innovationsfonden ska stödja projekt på alla medlemsstaters territorium inom de sektorer som förtecknas i bilagorna I och III, inbegripet produkter, teknik och processer som ersätter koldioxidintensiva sådana; innovativ teknik för förnybar energi och energilagring, inbegripet tillverkning av ren teknik; elektrifiering; miljösäker avskiljning och användning av koldioxid (CCU) som bidrar avsevärt till att begränsa klimatförändringarna, miljösäker avskiljning, transport och geologisk lagring (CCS) av koldioxid, särskilt för industriutsläpp som är svåra att minska; direkt avskiljning av koldioxid från atmosfären med säker, hållbar och permanent lagring (DACCS), och banbrytande innovativ teknik och infrastruktur, inbegripet elektrifiering och framställning av bränslen med låga eller inga koldioxidutsläpp, för avkarbonisering inom sjöfart och luftfart. När det gäller luftfarts- och sjöfartssektorerna får innovationsfonden även stödja åtgärder för att minska den totala klimatpåverkan, inbegripet icke-koldioxideffekter.

4. I linje med unionens klimat- och energimål samt cirkularitetsmål ska innovationsfonden prioritera innovativ teknik med en hög teknisk mognadsgrad som ännu inte är kommersiellt bärkraftig.

5. Kommissionen ska genomföra innovationsfonden i enlighet med förordning (EU, Euratom) 2024/2509 genom direkt förvaltning eller genom indirekt förvaltning genom de organ som avses i artikel 62.1 c i den förordningen.

Innovationsfonden ska genomföras i samverkan med andra unionsprogram. En åtgärd som har fått unionsbidrag från ett annat program får också motta ett annat bidrag från innovationsfonden. Reglerna för det relevanta unionsprogrammet ska tillämpas på motsvarande bidrag och om det baseras på stödberättigande kostnader får det kumulativa stödet från innovationsfonden och det andra unionsprogrammet inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärden och får beräknas proportionellt.

Stöd från innovationsfonden får ges i alla former som fastställs i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 om det är nödvändigt för att uppnå syftet med detta direktiv. Genom undantag från artikel 212.3 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 ska alla inkomster och återbetalningar från instrument som används enligt den här artikeln och som betalas tillbaka till kommissionen användas för innovationsfonden som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

I enlighet med artikel 196.2 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 får ekonomiska bidrag, om det är nödvändigt för genomförandet av projekt som anses vara nödvändiga för säkerhet och ekonomisk resiliens, omfatta åtgärder som inletts före den dag då förslaget till dessa åtgärder lämnades in.

Om kommissionen beslutar att betala ut stöd från innovationsfonden genom bidrag till EKF:s InvestEU-instrument ska stödet från innovationsfonden genomföras i enlighet med de regler

som är tillämpliga på EKF:s InvestEU-instrument. Projektens stödberättigande ska dock bedömas i enlighet med denna artikel.

När det gäller bidrag ska projekten väljas ut på ett transparent sätt genom öppna inbjudningar att lämna förslag. Vid utarbetandet av inbjudningar att lämna förslag ska kommissionen sträva efter att säkerställa att alla sektorer är vederbörligen inkluderade och att urvalsförfarandet förblir enkelt och tillgängligt. Kommissionen ska vidta åtgärder för att säkerställa att meddelandena får en så bred spridning som möjligt, särskilt bland små och medelstora företag. Bidragsfinansiering ska betalas ut med förbehåll för att på förhand fastställda delmål uppnås under projektets genomförande.

Kommissionen får också välja ut projekt genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden. För att avskräcka från spekulativa ansökningar i inbjudningar att lämna förslag eller konkurrensutsatta anbudsförfaranden får kommissionen kräva att sökande lämnar en anbudsgaranti som motsvarar en procentandel av det uppskattade totala kontraktswärdet, utfärdad av ett i EU godkänt finansinstitut, som en garanti för att avsikterna är seriösa. Kommissionen får också kräva en fullgörandegaranti som ska vara utfärdad av ett i EU godkänt finansinstitut och motsvara en procentandel av det totala begärda stödet. Kommissionen ska åberopa en anbudsgaranti eller en fullgörandegaranti om de skyldigheter och åtaganden som anges i bidragsöverenskommelsen eller anbudet inte fullgörs. Belopp som förverkats i enlighet med detta stycke ska användas för innovationsfonden som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

6. Vid genomförandet av innovationsfonden ska kommissionen eftersträva en faktisk, kvalitetsbaserad geografisk täckning i hela unionen och tillräckligt deltagande av små och medelstora företag, särskilt uppstartsföretag och expanderande företag, samt skapa synergier med annan finansiering som är tillgänglig på EU-nivå, särskilt Horisont Europa och Europeiska konkurrenskraftsfonden. I detta sammanhang får kommissionen tillhandahålla projektutvecklingsstöd och, på begäran, tekniskt bistånd till medlemsstater med lågt faktiskt deltagande i innovationsfonden för att hantera särskilda projektrelaterade utmaningar i dessa länder och förbättra den geografiska täckningen.

Den konkurrenskraftsstämpel som avses i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [...] [...] får tilldelas projekt som har bedömts i ett förfarande för tilldelning inom ramen för innovationsfonden och som uppfyller minimikvalitetskraven för det förfarandet. I de handlingar som rör förfarandet för tilldelning får ytterligare villkor anges.

7. Projekt som finansieras enligt den här artikeln ska vara skyldiga att dela med sig av sin kunskap till andra relevanta projekt samt till unionsbaserade forskare som har ett legitimt intresse.

8. Den rapport som kommissionen årligen ska överlämna till kommittén för klimatförändringar, Europaparlamentet och rådet om genomförandet av innovationsfonden ska innehålla en analys av finansierade projekt per sektor och medlemsstat och en bedömning av deras förväntade bidrag till unionens klimatneutralitet enligt förordning (EU) 2021/1119. Dessa rapporter ska offentliggöras.

9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna artikel med regler om förvaltningen av innovationsfonden, inbegripet styrning, stödberättigande, stödformer och tillhörande villkor, urvalsförfarande, urvalskriterier samt förfarandemässiga, organisatoriska och finansiella regler för att säkerställa ett korrekt genomförande av innovationsfonden i enlighet med denna artikel.

* [När den antagits: EUT-hänvisning till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [...] om inrättande av Europeiska konkurrenskraftsfonden, inbegripet det särskilda programmet för försvarsforskning och försvarsinnovation.]

Artikel 10cc

Banken för avkarbonisering inom industrin

1. Ett instrument inrättas för att främja uppskalningen och införandet av teknik och processer för avkarbonisering inom industrin (*banken för avkarbonisering inom industrin*) med början 2028. Banken ska påskynda avkarboniseringen inom industrin, inbegripet elektrifiering, i unionen genom att stödja kapitalinvesteringar, däribland projektkostnader för nätanslutning, lagring och flexibilitet samt driftsutgifter för minskningar eller upptag av utsläpp i stationära anläggningar som utför eller ersätter sådana industriella produktionsprocesser som avses i bilaga I till detta direktiv, inbegripet i avfallsförbränningsanläggningar. Under perioden 2028–2030 ska 400 miljoner av det antal utsläppsrätter som är tillgängligt i enlighet med artikel 10a.5b andra strecksatsen avsättas för att stödja projekt för avkarbonisering inom industrin enligt metoden ”först till kvarn” i enlighet med artikel 10 cd.

Om de utsläppsrätter som är tillgängliga i enlighet med artikel 10a.5b andra strecksatsen är färre än de 400 miljoner utsläppsrätter som avses i föregående mening ska skillnaden täckas av utsläppsrätter som avsatts i enlighet med artikel 10a.7.

Utsläppsrätterna ska vara tillgängliga för projekt i alla medlemsstater. Under de första 18 verksamhetsmånaderna ska en andel på 100 miljoner utsläppsrätter avsättas för projekt i gruppen av medlemsstater med en BNP per capita till marknadspris som låg under 75 % av unionsgenomsnittet under perioden 2022–2024. Efter 18 månader ska detta avsatta antal minskas till 60 miljoner.

2. Under 2031 ska de utsläppsrätter som eventuellt återstår av de 60 miljoner utsläppsrätter som avsatts för projekt i medlemsstater med en BNP per capita till marknadspris som låg under 75 % av unionsgenomsnittet under perioden 2022–2024 användas i enlighet med artikel 10d. Övriga utsläppsrätter som eventuellt återstår ska användas i enlighet med artikel 10ce.

Under perioden 2031–2040, ska 400 miljoner av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, avsättas för att stödja projekt för avkarbonisering inom industrin i enlighet med artikel 10ce. Dessa utsläppsrätter ska auktioneras ut i enlighet med artikel 10.4, varvid intäkterna utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

Om det antal utsläppsrätter som avses i punkt 1 utnyttjas fullt ut i enlighet med artikel 10cd ska kommissionen göra stöd tillgängligt för projekt i enlighet med artikel 10ce tidigare än 2031. Det antal utsläppsrätter som auktioneras ut av medlemsstaterna i enlighet med artikel 9 ska vid behov minskas för att möjliggöra en sådan tidigare start. Utsläppsrätter som motsvarar intäkterna från det antalet ska från och med 2031 återlämnas till medlemsstaterna från de utsläppsrätter som avsatts i enlighet med andra stycket i denna punkt.

3. Medlemsstaterna får göra ytterligare finansiella medel tillgängliga för att stödja projekt som uppfyller alla gällande kriterier, men som inte kan finansieras genom budgeten för det relevanta förfarandet för tilldelning från banken för avkarbonisering inom industrin, i enlighet med artikel 10ce. De ska i så fall underrätta kommissionen om sin avsikt att göra detta innan det berörda förfarandet för tilldelning avslutas.

4. Intäkter från verksamheter enligt artiklarna 10cc och 10ce ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i den mening som avses i artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 till förmån för banken för avkarbonisering inom industrin.

5. För att säkerställa en effektiv användning av unionens resurser ska kommissionen säkerställa synergier mellan banken för avkarbonisering inom industrin och Europeiska konkurrenskraftsfonden, särskilt dess politikområde för ren omställning och avkarbonisering inom industrin. Den konkurrenskraftsstämpel som avses i artikel 8 i förordning [...] [...] får tilldelas projekt som har bedömts enligt de förfarandena som tillämpas av banken för avkarbonisering inom industrin, förutsatt att de uppfyller alla kvalitetskrav som anges i förfarandehandlingarna.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med regler om förvaltningen av banken för avkarbonisering inom industrin, inbegripet förfarandemässiga, organisatoriska och finansiella regler för att säkerställa ett korrekt genomförande av banken för avkarbonisering inom industrin.

Artikel 10cd

Investeringsförstärkning

1. Fram till 2030 ska kommissionen, i enlighet med artikel 10cc.1, stödja projekt inom ramen för banken för avkarbonisering inom industrin genom att tilldela stödberättigade projekt inom unionen utsläppsrätter på grundval av en fast koldioxidpremie. Kommissionen ska offentliggöra öppna inbjudningar att lämna in ansökningar på grundval av vilka den kommer att göra ett förhandsurval av projekt. Utsläppsrätterna ska sedan tilldelas förhandsutvalda projekt i kronologisk ordning baserat på datum och tidpunkt för inlämnande av en fullgörandegaranti till dess att det antal som avses i artikel 10cc tilldelats eller kommissionen avslutar inbjudan att lämna in ansökningar.

2. För tilldelningen av utsläppsrätter, inbegripet det förhandsurval av projekt som avses i första stycket, ska kommissionen offentliggöra villkor som utarbetats i samråd med berörda parter. Dessa villkor ska i synnerhet fastställa den fasta premiesatsen per ton koldioxidutsläpp som undviks, kriterier för stödberättigande, minimikrav avseende utsläppsminskningar, obligatorisk dokumentation, fullgörandegarantins storlek samt övervaknings- och verifieringskrav. Villkoren får också innehålla mekanismer för att dela eventuella vinster och säkerställa bästa valuta för pengarna, såsom en översyn av den fasta premiesatsen, om det skulle finnas tecken på att den mot bakgrund av marknadsutvecklingen inte längre är lämplig, och/eller differentierade villkor.

3. Den fullgörandegaranti som avses i punkt 1 ska vara utfärdad av ett i EU godkänt finansinstitut och motsvara en procentandel av det totala begärda stödet. Den ska garantera resultat och säkerställa att projektet genomförs i tid. Den ska frigöras i två delbetalningar, där 50 % frigörs när den fysiska konstruktionen inleds och 50 % när projektet tas i drift.

4. Efter formellt godkännande av tilldelningen enligt denna artikel ska projekten påbörja det fysiska uppförandet inom en period på högst 30 månader som fastställs i gällande villkor. Med att påbörja det fysiska uppförandet avses i denna artikel att byggnads- eller monteringsarbetet på projektplatsen inleds, med undantag för förberedande arbete såsom tillståndsansökningar, förprojektering (FEED) och andra studier, eller platsröjning. Efter det att det fysiska uppförandet har inletts, inom den period som anges i första meningen i denna punkt, ska kommissionen frigöra hälften av fullgörandegarantin. Om ett projekt inte har inletts det fysiska uppförandet inom den period som anges i första meningen i denna punkt ska

kommissionen återopa hela fullgörandegarantin. Dessutom ska stödet dras in och stödmottagaren förlora samtliga rättigheter.

5. När projektet har tagits i drift ska stödmottagaren under en period på högst 10 år få utsläppsrätter regelbundet, efter oberoende verifiering av mängden utsläpp som undvikits. Kommissionen ska frigöra de utestående 50 % av fullgörandegarantin. Om det fysiska uppförandet av ett projekt inleds men idrifttagandet uteblir, ska kommissionen återopa de utestående 50 % av fullgörandegarantin. Dessutom ska stödet dras in och stödmottagaren förlora samtliga rättigheter.

6. Den tilldelning av utsläppsrätter som avses i föregående punkt ska motsvara de verifierade ton koldioxidutsläpp som undvikits, multiplicerade med den fasta premiesatsen och dividerade med det genomsnittliga priset på utsläppsrätter vid de auktioner som genomförts i enlighet med de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 10.4 i detta direktiv under de senaste 6 månaderna före tilldelningsbeslutet. Vid tilldelningen av utsläppsrätter enligt denna punkt får hänsyn tas till eventuellt annat offentligt stöd som projektet mottagit.

Innan kommissionen antar ett beslut om tilldelning av utsläppsrätter enligt denna artikel ska den säkerställa att antalet tillgängliga utsläppsrätter redovisas korrekt. Den ska särskilt kontrollera att det återstående antal utsläppsrätter som avsatts i enlighet med artikel 10cc är tillräckligt för att täcka den uppskattade efterfrågan på tilldelning av utsläppsrätter. Om fler utsläppsrätter behöver tilldelas för att fullgöra gjorda åtaganden får kommissionen ta dessa ytterligare utsläppsrätter från det antal som är tillgängligt enligt artikel 10ce.1.

7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med regler om förvaltningen av banken för avkarbonisering inom industrin med avseende på investeringsförstärkningen, inbegripet regler för stödberättigande, förfarandet och kriterierna för förhandssurvalet, tilldelningen av utsläppsrätter samt fullgörandegarantin.

Artikel 10ce

Banken för avkarbonisering inom industrin, fas två

1. Från och med 2031 ska kommissionen använda intäkterna från det antal utsläppsrätter som avsatts i enlighet med artikel 10cc, och avsätta 400 miljoner utsläppsrätter för att stödja projekt för avkarbonisering inom industrin i unionen genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden för tilldelning av differenskontrakt för koldioxid eller koldioxidpremier, utan att det i förekommande fall påverkar användningen av andra former av stöd.

2. Innan ett konkurrensutsatt anbudsförfarande inleds ska kommissionen offentliggöra de villkor som utarbetats i samråd med berörda parter och särskilt specificera urvalskriterier, obligatorisk dokumentation, anbudsgarantins och fullgörandegarantins storlek samt övervaknings- och verifieringskrav för att säkerställa transparens.

3. Differenskontrakten för koldioxid ska stödja projekt för avkarbonisering inom industrin genom att kompensera för skillnaden mellan det lösenpris som fastställs genom det konkurrensutsatta anbudsförfarandet och det rådande koldioxidpriset på den gemensamma auktionsplattformen under en period på upp till 10 år. Instrumentet ska fungera så att betalningar görs under förutsättning att utsläppsminskningar verifierats i enlighet med gällande villkor. Kommissionen får kräva att stödmottagare återbetalar överskjutande stöd om koldioxidpriset överstiger lösenpriset med mer än en på förhand fastställd procentsats, vilket säkerställer kostnadseffektivitet. Sådana återbetalda belopp ska användas inom ramen för

banken för avkarbonisering inom industrin som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

4. Kommissionen får begära att deltagare i konkurrensutsatta anbudsförfaranden lämnar en anbudsgaranti som motsvarar en procentandel av det uppskattade totala kontraktswärdet, utfärdad av ett i EU godkänt finansinstitut, som en garanti för att avsikterna är seriösa. Om ett projekt inte väljs ut ska anbudsgarantin omedelbart frigöras. Kommissionen ska återropa anbudsgarantin om de skyldigheter och åtaganden som anges i anbudet inte fullgörs. Belopp som förverkats i enlighet med detta stycke ska användas för banken för avkarbonisering inom industrin som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

5. Dessutom får kommissionen i villkoren fastställa en längsta period under vilken projektets fysiska uppförande ska inledas och kräva att stödmottagare tillhandahåller en fullgörandegaranti, som ska vara utfärdad av ett i EU godkänt finansinstitut och motsvara en procentandel av det totala begärda stödet, innan differenskontraktet för koldioxid eller koldioxidpremien får rättslig verkan. Med att påbörja det fysiska uppförandet avses i denna punkt att byggnads- eller monteringsarbete på projektplatsen inleds, med undantag för förberedande arbete såsom tillståndsansökningar, förprojektering (FEED) och andra studier, eller platsröjning. Om ett projekt inte har inlett det fysiska uppförandet inom den längsta period som anges i villkoren ska kommissionen återropa fullgörandegarantin. Dessutom ska stödet dras in och stödmottagaren förlora samtliga rättigheter.

6. I enlighet med artikel 196.2 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 får ekonomiska bidrag, om det är nödvändigt för genomförandet av projekt som anses vara nödvändiga för säkerhet och ekonomisk resiliens, omfatta åtgärder som inlett före den dag då förslaget till dessa åtgärder lämnades in.

7. För differenskontrakt för koldioxid eller koldioxidpremier som tilldelats efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande enligt denna artikel får de finansiella skulderna inte överstiga intäkterna från auktioneringen av det totala antal utsläppsrätter som finns tillgängligt för banken för avkarbonisering inom industrin. Innan ett konkurrensutsatt anbudsförfarande inleds ska kommissionen anta ett finansieringsbeslut som fastställer det högsta belopp som är tillgängligt för undertecknande av differenskontrakt för koldioxid eller koldioxidpremier, på grundval av en uppskattning av intäkterna och betalningsexponeringen baserad på en rimlig uppsättning koldioxidprisscenarier. För att säkerställa att inga skulder uppstår som överskrider budgeten för banken för avkarbonisering inom industrin får kommissionen också i de gällande villkoren fastställa regler som effektivt begränsar de finansiella förpliktelser som följer av avtalen.

8. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 i detta direktiv för att komplettera detta direktiv i syfte att tillhandahålla närmare bestämmelser om genomförandet av differenskontrakt för koldioxid, inbegripet det konkurrensutsatta anbudsförfarandet, villkoren för stödberättigande, beräkningen av stöd, avsättningar i budgeten, avtalsförpliktelser och förfarandena för övervakning och verifiering.

9. Utöver differenskontrakt för koldioxid som tilldelas genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden, får kommissionen välja att tillhandahålla stöd enligt denna artikel på något av de sätt och i någon av de former som fastställs i förordning (EU, Euratom) 2024/2509, inbegripet genom bidrag till blandfinansieringsinsatser inom unionens instrument för investeringsstöd. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 i detta direktiv för att komplettera det med avseende på närmare arrangemang för det operativa genomförandet av sådana andra former av stöd.

10. Intäkter eller återbetalningar till följd av instrument som används enligt denna artikel och artikel 10cd ska användas inom ramen för banken för avkarbonisering inom industrin som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.”

18. Artikel 10d ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. En fond för att stödja investeringar som föreslås av medlemsstater med en BNP per capita till marknadspris som understiger 75 % av unionsgenomsnittet under perioden 2022–2024 (*stödmottagande medlemsstater*), inbegripet finansiering av småskaliga investeringsprojekt, för att modernisera energisystem, förbättra energieffektiviteten samt främja avkarboniseringen och elektrifieringen inom industrin ska inrättas för perioden 2031–2040 (*moderniseringsfonden*). Moderniseringsfonden ska finansieras genom auktionering av följande antal utsläppsrätter från det totala antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna i enlighet med artikel 10.1 mellan 2031 och 2040:

- Ett antal motsvarande 2 % av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, för perioden mellan 2031 och 2040 ska auktioneras ut till förmån för de stödmottagande medlemsstaterna och användas i enlighet med artikel 10d.

- Ett antal motsvarande 0,5 % av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, för perioden mellan 2031 och 2040 ska auktioneras ut till förmån för samma medlemsstater och användas för att stödja investeringar på grundval av artikel 10ce.

De medel som motsvarar dessa antal utsläppsrätter ska fördelas i enlighet med bilaga IIb.

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, med förordning (EU) 2021/1119 samt med de långsiktiga målen i Parisavtalet. När de stödmottagande medlemsstaterna väljer ut investeringar som ska få stöd från moderniseringsfonden enligt denna artikel ska de tillämpa icke-diskriminerande och transparenta kriterier och förfaranden. De ska därför fortlöpande tillhandahålla information om de pågående och kommande inbjudningar att anmäla intresse, inbjudningar att lämna förslag och inbjudningar att lämna anbud som finansieras av moderniseringsfonden. De stödmottagande medlemsstaterna ska inrätta ändamålsenliga och effektiva förvaltnings- och kontrollsystem för sina investeringar och säkerställa att de fungerar väl i enlighet med principen om sund ekonomisk förvaltning. De stödmottagande medlemsstaterna får när så är lämpligt använda medel från moderniseringsfonden för att finansiera investeringar som involverar angränsande gränsregioner inom unionen. Inget stöd från moderniseringsfonden ska utgå till energiproduktionsanläggningar som använder fossila bränslen eller anläggningar som transporterar fossila bränslen.”

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Minst 95 % av intäkterna från de utsläppsrätter som avses i artikel 10.1 tredje stycket och från utsläppsrätter som omfattas av en anmälan enligt punkt 4 i den här artikeln ska användas för stöd till investeringar i

- a) produktion och användning av elektricitet från förnybara energikällor, inbegripet biogas och biometan,
- b) energieffektivitet för en minskning av den totala energiförbrukningen på minst 20 % inom industri, transport och byggnader, med undvikande av varje risk för inlåsning i fossila bränslen, samt främjande av cirkularitet och återvinning av spillvärme från förbränningsanläggningar för fjärrvärme,
- c) elektrifiering av sektorer på efterfrågesidan, inbegripet industri, byggnader och transport,
- d) modernisering och utbyggnad av el, vätgas, fjärrvärme och infrastruktur för koldioxid, inbegripet energilagring,
- e) avkarbonisering inom industrin, inbegripet CCS och CCU samt elektrifiering,
- f) stöd till låginkomsthushåll, inbegripet på landsbygden och i avlägsna områden, för att ta itu med energifattigdom och modernisera uppvärmningssystem där,
- g) en rättvis omställning i koldioxidintensiva regioner i de stödmottagande medlemsstaterna, i syfte att stödja omplacering, omskolning och kompetensutveckling av arbetstagare, utbildning, initiativ för arbetssökande och nyetablerade företag som påskyndar omställningen till ren energi,
- h) produktion av koldioxidsnåla och biobaserade gödselmedel till överkomliga priser.”

- b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. I enlighet med artikel 10d ska alla stödmottagande medlemsstater använda det antal utsläppsrätter som fördelas av solidaritets-, tillväxts- och sammankopplingshänsyn inom unionen, i enlighet med artikel 10.2 b, till att stödja investeringar inom ramen för moderniseringsfonden, och därigenom öka de medel de har tillgängliga i fonden. Varje berörd medlemsstat får också använda det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av den medlemsstaten i enlighet med artikel 10.2 a, eller en del av det antalet, i enlighet med artikel 10d. Om en medlemsstat har för avsikt att använda sådana utsläppsrätter som avses i artikel 10.2 a i enlighet med artikel 10d ska den informera kommissionen om det relevanta antalet senast den 30 september föregående kalenderår.”

- c) I punkt 6 ska andra stycket ersättas med följande:

”Om en investering som är i linje med moderniseringsfondens mål och föreslås för finansiering genom moderniseringsfonden inte omfattas av de områden som förtecknas i punkt 2, ska investeringskommittén bedöma investeringens tekniska och finansiella bärkraft, inbegripet de utsläppsminskningar som den uppnår, och utfärda en rekommendation om finansiering av investeringen genom moderniseringsfonden. Investeringskommittén ska säkerställa att alla

investeringar som finansieras genom moderniseringsfonden innebär en väsentligt förbättrad utsläppsminskning och, i förekommande fall, energieffektivitet. Denna rekommendation får omfatta förslag om lämpliga finansieringsinstrument. Upp till 50 % av de relevanta kostnaderna för en investering som inte omfattas av de områden som förtecknas i punkt 2 får stödjas med hjälp av medel från moderniseringsfonden, förutsatt att de återstående kostnaderna finansieras av privata juridiska personer.”

d) Följande mening ska läggas till i början av punkt 10:

”De stödmottagande medlemsstaterna ska offentliggöra den information om mottagare och den övriga information som avses i artikel 38.2 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 när detta är tillämpligt i samband med stöd från moderniseringsfonden.”

e) I punkt 11 ska ”2024” ersättas med ”2036”.

19. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10da

Rättsstaten

1. Stödmottagande medlemsstater ska säkerställa att rättsstatens principer, som anges i artikel 2 a och artikel 3 i förordning (EU, Euratom) 2020/2092, respekteras under hela genomförandet av moderniseringsfonden.

2. Lämpliga åtgärder enligt punkt 3 får vidtas om det har fastställts att sådana överträdelser av rättsstatens principer som avses i artikel 4.2 i förordning 2020/2092 i en mottagande medlemsstat påverkar eller allvarligt riskerar att påverka den sunda ekonomiska förvaltningen av moderniseringsfonden på ett tillräckligt direkt sätt.

3. Förutsatt att det villkor som anges i punkt 2 är uppfyllt får en eller flera av följande lämpliga åtgärder antas i enlighet med förfarandet i artikel 10db:

a) Ett uppskjutande av antagandet av ett sådant utbetalningsbeslut som avses i artikel 10d.3.

b) Ett tillfälligt innehållande av utbetalningar enligt ett redan antaget utbetalningsbeslut.

De åtgärder som antas ska uppfylla villkoren i artikel 5.2–5.5 i förordning (EG) 2020/2092, beroende på vad som är tillämpligt.

4. Åtgärderna ska antas i enlighet med förfarandet i artikel 6 i förordning (EU) 2020/2092. När kommissionen inleder förfarandet ska den kontrollera att det inte finns några andra sätt att skydda de intäkter som förvaltas inom ramen för moderniseringsfonden på ett mer effektivt sätt.

5. Åtgärderna ska upphävas i enlighet med förfarandet i artikel 7 i förordning (EU) 2020/2092.”

20. Artikel 10f ska ersättas med följande:

”Artikel 10f

Principen om att inte orsaka betydande skada

Intäkter från auktionering av utsläppsrätter avsedda för moderniseringsfonden enligt artikel 10d, innovationsfonden enligt artikel 10cb och banken för avkarbonisering inom industrin enligt artikel 10cc i detta direktiv ska användas i enlighet med den princip om att inte orsaka betydande skada som avses i artikel 33.2 d i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.”

21. I rubriken till kapitel IV ska ordet ”stationära” utgå.

22. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

i) Led b ska ersättas med följande:

”b) varje luftfartygsoperatör överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar dess totala utsläpp under det föregående kalenderåret, verifierade i enlighet med artikel 15 och minskade i enlighet med punkt 3-f för att dra av kostnader för Corsia-kompensation och därigenom undvika dubbla avgifter.”

ii) Följande punkter ska införas efter punkt 3:

”3-g. Genom undantag från punkt 3 första stycket c får rederier överlämna färre utsläppsrätter än sina verifierade utsläpp med avseende på utsläpp till och med den 31 december 2035 från resor från en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion som utförs av containerfartyg på minst 10 000 TEU, om resan överstiger 300 sjömil.

Om rederierna omfattas av det undantag som avses i första stycket får de överlämna färre utsläppsrätter än sina verifierade utsläpp med avseende på utsläpp från verksamhet i en hamn i samband med de resor som avses i första stycket.

Det antal utsläppsrätter som ska överlämnas för ett sådant containerfartyg som avses i första stycket i en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion ska minskas på grundval av andelen containrar, mätt i tjugofotsenheter, som lossas i anlöpshamnen inom en medlemsstats jurisdiktion enbart i syfte att lastas på ett annat fartyg som utför en resa mellan samma anlöpshamn och en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, jämfört med det totala antal containrar som lossas av containerfartyget.

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

3-f. På flygvägar som omfattas av kompensationskravet beräknat enligt punkt 6 i denna artikel ska minskningen av överlämningskyldigheten motsvara luftfartygsoperatörens kompensationskrav, beräknat enligt punkt 6 i denna artikel, i förhållande till den andel av flygvägen som omfattas av överlämningskyldigheten, multiplicerat med förhållandet mellan genomsnittspriset på utsläppsrätter och genomsnittspriset på reduktionsenheter som är godtagbara enligt artikel 11a. Förhållandet ska beräknas med hjälp av bästa tillgängliga prisindex för reduktionsenheter som offentliggjorts i den rapport om koldioxidmarknaden som offentliggjorts i enlighet med artikel 10.5.

Om annulleringen av enheter enligt punkt 9 inte äger rum för en viss period som beskrivs i den punkten, ska utsläppsrätter överlämnas för de avdrag som redan gjorts för åren i den perioden, senast den 30 september året efter dagen för underrättelsen om den slutliga kompensationsskyldigheten.

Om det slutliga kompensationskravet enligt punkt 6 inte meddelas luftfartygsoperatörerna och annulleringen av enheter enligt punkt 9 inte äger rum för en viss period som beskrivs i den punkten, ska utsläppsrätter överlämnas för de avdrag som redan gjorts för åren i den perioden, senast den 30 september året efter den dag då underrättelsen om det slutliga kompensationskravet skulle ha skickats.”

- b) I punkterna 3-e, 3-d, 3-c och 3-b ska datumet ”den 31 december 2030” ersättas med ”den 31 december 2035”.

- c) Punkt 3a ska ersättas med följande:

”3a. Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter ska inte gälla i förhållande till utsläpp som verifierats som avskilda och transporterade för permanent lagring till en anläggning som har giltigt tillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG*, eller på ömsesidig grund från och med 2031, till en anläggning med ett giltigt tillstånd för geologisk lagring i ett tredjeland med ett utsläppshandelssystem för växthusgaser som är kopplat till EU:s utsläppshandelssystem enligt artikel 25 i det här direktivet, för vilken kommissionen antar ett genomförandebeslut som bekräftar att tillräckliga skyddsåtgärder med avseende på reglerna i direktiv 2009/31/EG finns på plats och förutsatt att anläggningen inte används för ökad olje- eller gasåtervinning.

* 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).”

- d) Punkt 3b ska ersättas med följande:

”3b. Skyldighet att överlämna utsläppsrätter får inte föreligga för koldioxidutsläpp som anses ha avskilts och använts på ett sådant sätt att de är

- a) permanent kemiskt bundna så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning, inbegripet vid normal verksamhet efter att produkten är uttjänt, eller
- b) kemiskt bundna så att de huvudsakligen kommer att släppas ut i samband med sådana verksamheter som förtecknas i bilaga I och omfattas av en överlämningskyldighet enligt artikel 12.3.

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 eller kemiskt bundna på det sätt som avses i första stycket i denna punkt samt förteckna de typer av användning som anses uppfylla eller inte uppfylla dessa krav. Dessa delegerade akter får fastställa tröskelvärden för risken för att dessa krav inte uppfylls och får införa åtgärder, såsom krav på partiellt överlämnande, för att hantera risken för koldioxidläckage när dessa tröskelvärden överskrids.”

- e) Punkt 9 ska ersättas med följande:

”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, senast den 31 januari 2028 för utsläpp under perioden 2024–2026, senast den 31 januari 2031 för utsläpp under perioden 2027–2029, senast den 31 januari 2034 för utsläpp under perioden 2030–2032 och senast den 31 januari 2037 för utsläpp under perioden 2033–2035.”

23. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 12a

Infasning av kraven på avfallsförbränning och samförbränning

Avfallsförbränningsanläggningar och samförbränningsanläggningar som börjar omfattas av systemet från och med 2031 ska vara skyldiga att överlämna utsläppsrätter enligt följande tidsplan:

- a) 25 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2031 och som skulle omfattas av krav på överlämnande i enlighet med artikel 12.
- b) 50 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2032 och som skulle omfattas av krav på överlämnande i enlighet med artikel 12.
- c) 75 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2033 och som skulle omfattas av krav på överlämnande i enlighet med artikel 12.
- d) 100 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2034 och varje år därefter i enlighet med artikel 12.

Genom undantag från första stycket i denna artikel får medlemsstaterna befria avfallsförbränningsanläggningar och samförbränningsanläggningar i de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 i EUF-fördraget från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter till och med den 31 december 2035.

Artikel 12b

Undantag för avfallsförbränning och samförbränning

1. Genom undantag från artiklarna 12 och 12a får den behöriga myndigheten i en medlemsstat befria anläggningar inom verksamheten ”Avfallsförbränning och samförbränning” som anges i bilaga I från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter för utsläppen under ett visst referensår fram till 2035, förutsatt att medlemsstaten visar att minst två av följande tre villkor är uppfyllda:

- a) Den berörda medlemsstaten har en nationell koldioxidskatt för utsläpp som är i kraft under åren 2031–2035 och omfattar den verksamhet som avses i bilaga I. De skattesatser enligt nationell rätt som är tillämpliga för åren 2031–2035 har trätt i kraft vid den tidpunkt då begäran ska vara inlämnad, det vill säga den 31 juli 2029. Den nationella koldioxidskatt i den berörda medlemsstaten som faktiskt betalats av den reglerade enheten för referensåret är högre än det

genomsnittliga auktionspriset i det system för handel med utsläppsrätter som inrättats enligt detta kapitel, justerat för den gradvisa infasningen av sektorn enligt artikel 12a. Den berörda medlemsstaten ska underrätta kommissionen om varje senare ändring av den nationella koldioxidskatten.

- b) Den berörda medlemsstaten har infört strategier för att uppnå målen enligt artikel 11.2 d och e i direktiv 2008/98/EG och är på god väg att uppnå dessa mål.
- c) Den berörda medlemsstaten har infört strategier för att uppnå målet enligt artikel 5.5 i direktiv 1999/31/EG och är på god väg att uppnå detta mål.

2. För varje referensår ska den berörda medlemsstaten annullera ett antal utsläppsrätter av det totala antal utsläppsrätter som den ska auktionera ut i enlighet med artikel 10, vilket motsvarar den berörda anläggningens verifierade utsläpp under referensåret. Utsläppsrätterna ska annulleras i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4.

3. Senast den 31 juli 2029 ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om sin begäran om undantag, visa att minst två av de tre villkoren i punkt 1 är uppfyllda och ange det antal utsläppsrätter som ska annulleras i enlighet med punkt 2.

4. Undantaget ska träda i kraft om kommissionen inte invänder mot begäran om undantag på grund av att den anmälda åtgärden inte är förenlig med villkoren i denna punkt inom tre månader från det att begäran enligt denna punkt lämnades in.

5. Det antal utsläppsrätter som ska annulleras enligt punkt 2 ska inte påverka, 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 10 i detta direktiv.

6. De berörda anläggningarna ska fortsätta att uppfylla alla skyldigheter enligt artikel 14 om övervakning och rapportering av utsläpp och artikel 15 om verifiering och ackreditering.”

24. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

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

”Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för övervakning och rapportering av utsläpp och, i förekommande fall, verksamhetsuppgifter, från verksamheter som förtecknas i bilaga I till detta direktiv, och icke-koldioxideffekter från luftfarten på flygvägar 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-koldioxideffekter från luftfarten. Genomförandeakterna 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 nollräknad. De ska ange avskiljningsordningen och hur koldioxidutsläpp som avskilts från en blandning av nollräknade källor och källor som inte är nollräknade ska redovisas. De ska också ange hur utsläpp från syntetiska bränslen ska redovisas

för att säkerställa att de omfattas av redovisningen och att dubbelräkning undviks. Kol som är kemiskt bundet i syntetiska bränslen ska anses utsläppt genom den verksamhet för distribution av syntetiska bränslen som anges i bilaga I.”

b) Följande punkt ska införas:

”1a. De akter som avses i punkt 1 ska ge verksamhetsutövare, luftfartygsoperatörer och rederier möjlighet att kompensera för sina fossila utsläpp med sådana inhemska enheter för permanent kolupptag som genereras vid lagring av deras biogena utsläpp inom ramen för detta direktiv och som certifierats enligt förordning (EU) 2024/3012, samtidigt som dubbelräkning av dessa negativa utsläpp undviks.”

25. Artikel 19 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket utgå.

b) Följande punkt ska införas efter punkt 1:

”1a. Under perioden fram till 2040 ska kommissionen använda högst 5 miljoner av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, för att täcka kostnaderna för driften och förvaltningen av EU:s utsläppshandelssystem, inklusive driften av unionsregistret.

Dessa utsläppsrätter ska auktioneras ut i enlighet med artikel 10.4 i detta direktiv, varvid intäkterna utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

Om de utsläppsrätter som avsatts enligt första stycket i denna punkt inte auktioneras ut för de ändamål som fastställs i första stycket i denna punkt före 2041, ska de användas för att öka det antal som är tillgängligt för nya deltagare i enlighet med artikel 10a.7.

I de akter som avses i punkt 3 i denna artikel ska det anges på vilka villkor, på vilket sätt och enligt vilka förfaranden den centrala förvaltare som utsetts av kommissionen enligt artikel 20.1 ska använda intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter enligt denna punkt.”

26. Artikel 20 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska utse en central förvaltare som ska upprätthålla ett unionsregister, i vilket utfärdande, överföring och annullering av utsläppsrätter redovisas.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Den centrala förvaltaren ska genomföra automatiska kontroller av varje transaktion i unionsregistret för att se till att inga oriktigheter uppkommer vid utfärdandet, överföringen eller annulleringen av utsläppsrätter.”

c) Punkt 3 ska utgå.

27. Artikel 21 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska varje år överlämna en rapport till kommissionen om tillämpningen av detta direktiv. I rapporten ska särskild uppmärksamhet ägnas

metoderna för tilldelning av utsläppsrätter, förandet av register, tillämpningen av genomförandebestämmelserna för övervakning och rapportering, verifiering och ackreditering samt frågor som gäller efterlevnaden av detta direktiv och eventuell beskattning av utsläppsrätter. Den första rapporten ska skickas till kommissionen senast den 30 juni för varje rapporteringsår. Rapporten ska sammanställas på grundval av ett frågeformulär eller en mall som ska antas av kommissionen i form av genomförandeakter. Sådana genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2. Medlemsstaterna ska ha tillgång till frågeformuläret eller mallen minst sex månader före tidsfristen för inlämning av den första rapporten och så tidigt som möjligt före tidsfristen för inlämning av varje årlig rapport därefter, vid behov efter ett samrådsförfarande med medlemsstaterna om ett reviderat frågeformulär.”

b) Punkt 2 ska utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ska organisera ett informationsutbyte mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter om utvecklingen avseende fördelning av utsläppsrätter, registerföring, övervakning, rapportering, verifiering, ackreditering, informationsteknik och efterlevnad av detta direktiv.”

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Vart tredje år ska i den rapport som avses i punkt 1 särskild uppmärksamhet även ägnas de likvärdiga åtgärder som har antagits för små anläggningar som är undantagna från EU:s utsläppshandelssystem. Frågan om likvärdiga åtgärder som har antagits för små anläggningar ska behandlas i samband med det informationsutbyte som avses i punkt 2.”

28. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3c.6, 3d.3, 3gaa, 3gab, 9c, 10.4, 10a.1, 10a.8, 10a.8a, 10a.3e, 10b.5, 10cb.9, 10cc.6, 10cd.7, 10ce.9, 12.3b, 19.3, 22, 24.3, 24a.1, 25a.1, 25b.6, 25b.7, 28c och 30j.1 ska tilldelas kommissionen från och med den 8 april 2018 och tills vidare.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Den delegering av de befogenheter som avses i punkt 2 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.”

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. En delegerad akt som antas enligt de artiklar som anges i punkt 2 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.”

29. Artikel 25a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. När det gäller utsläpp till och med den 31 december 2035 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 utsläppsrätter i enlighet med artikel 12.3 med avseende på dessa utsläpp.”

b) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”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 en medlemsstat och en stat som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel, eller en flygning mellan två olika stater som förtecknas i den genomförandeakten, 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 och detta kan medföra en betydande snedvridning av konkurrensen, ska kommissionen ha befogenhet att på begäran av en medlemsstat 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.”

30. Följande artikel ska införas som artikel 25b:

”Artikel 25b

Utsläppshandelssystemet som tjänst

1. Administrativt och tekniskt stöd samt samordningstjänster får tillhandahållas tredjeländer för att underlätta prissättning av växthusgasutsläpp (*utsläppshandelssystemet som tjänst*), särskilt när det gäller utsläpp från följande verksamheter:

- a) Luftfart enligt bilaga I med avseende på utsläpp från flygningar mellan EES och tredjelandet.
- b) Sjötransport enligt bilaga I med avseende på de återstående femtio procenten (50 %) av utsläppen under resor mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom ett tredjelands jurisdiktion som inte omfattas av det tillämpningsområde som fastställs i artikel 3ga.

Sådant stöd ska ges för utsläpp från luftfarten tidigast från rapporteringsåret 2027, och för utsläpp från sjötransporter tidigast från rapporteringsåret 2029.

2. Om utsläpp från luftfart eller sjöfart prissätts i enlighet med punkt 1 i denna artikel, med ett absolut utsläppstak, ska tredjelandet erhålla intäkter för att hantera klimatförändringarna enligt följande:

- a) För luftfart: för femtio procent (50 %) av luftfartsverksamheten mellan EES och tredjelandet.
- b) För sjötransporter: för de återstående femtio procenten (50 %) av utsläppen under resor mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom ett tredjelands jurisdiktion som inte omfattas av det tillämpningsområde som fastställs i artikel 3ga.

I avsaknad av nationell auktionering av utsläppsrätter ska dessa utsläppsrätter auktioneras ut av unionen på den gemensamma auktionsplattform som utsetts enligt den delegerade akt som antagits i enlighet med artikel 10.4 i detta direktiv och i enlighet med de principer och villkor som avses i artikel 10.4 i detta direktiv, varvid intäkterna utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål enligt artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509. Intäkterna från auktioneringen av dessa utsläppsrätter ska överföras till tredjelandet.

3. Om utsläppsrätter auktioneras ut av unionen i enlighet med punkt 2 i denna artikel ska unionens sammanlagda antal utsläppsrätter, som avses i artikel 9, ökas för att ta hänsyn till täckningen av sådana utsläpp från luftfart och sjöfart som avses i första stycket i denna artikel, på grundval av deras utsläpp för det senaste år för vilket uppgifter finns tillgängliga. Den linjära minskningsfaktorn ska även tillämpas på dessa utsläppsrätter.

4. Innan nationella administrativa förfaranden har införts i de berörda tredjeländerna ska de medlemsstater som administrerar berörda luftfartygsoperatörer och rederier utföra administrativa uppgifter åt dem. Optimal samverkan ska säkerställas för administrationen av luftfartygsoperatörer och rederier och för en effektiv kontroll av efterlevnaden.

5. Kommissionen ska, med bistånd av Emsa, sträva efter att göra de verktyg och den vägledning som avses i artikel 18b.2 tillgängliga.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra artikel 3ga.1 vad gäller täckningen av återstående utsläpp under resor mellan anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och anlöpshamnar i ett tredjeland till vilket stöd tillhandahålls i enlighet med denna artikel.

7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna artikel med regler om förvaltningen av utsläppshandelssystemet som tjänst, i syfte att säkerställa att utsläppshandelssystemet som tjänst genomförs i enlighet med denna artikel.”

31. Artikel 28a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

(i) Led a ska ersättas med följande:

”a) alla utsläpp från flygningar som avgår från en flygplats belägen i ett av en medlemsstats yttersta randområden eller i besittningar och territorier som tillhör stater utanför EES, med undantag för flygningar till flygplatser belägna i Förenade kungariket eller Schweiz och till och från Gibraltar, under varje kalenderår från och med den 1 januari 2029 till och med den 31 december 2032, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b, med undantag för luftfartygsoperatörer som mellan två olika stater utför flygningar med en sammanlagd årlig utsläppsmängd som är mindre än 10 000 ton beräknat i enlighet med bilaga I.”

(ii) Följande punkter ska införas efter led b:

”c) alla utsläpp från flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3, utom de stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet,

d) alla utsläpp från flygningar till och från flygplatser belägna i stater utanför EES, utom flygningar till flygplatser belägna i Förenade kungariket eller Schweiz och till och från Gibraltar, under varje kalenderår från och med den 1 januari 2027 till och med den 31 december 2028, med undantag för luftfartygsoperatörer som mellan två olika stater utför flygningar med en sammanlagd årlig utsläppsmängd som är mindre än 10 000 ton beräknat i enlighet med bilaga I, för vilka undantaget gäller under varje kalenderår från och med den 1 januari 2027 till och med den 31 december [2027/året före ikraftträdandet av detta direktiv].

e) alla utsläpp från flygningar till flygplatser som är mer än 5 000 km från Frankfurts flygplats och belägna i stater utanför EES, under varje kalenderår från och med den 1 januari 2029 till och med den 31 december 2032, med undantag för luftfartygsoperatörer som mellan två olika stater utför flygningar med en sammanlagd årlig utsläppsmängd som är mindre än 10 000 ton per år beräknat i enlighet med bilaga I. Detta led ska även gälla flygplatser som är mindre än 5 000 km från Frankfurts flygplats, är belägna i stater utanför EES och har en sammanlagd årlig utsläppsmängd som är mindre än 15 000 ton per år från ankommande flygningar från EES.”

(iii) Följande stycke ska läggas till:

”Från och med den 1 januari 2027 ska, närhelst täckningen av flygningar som omfattas av kraven i artikel 12.3 utvidgas, det sammanlagda antal utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer enligt artikel 3c.5 ökas årligen med det antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen från sådana flygningar två år innan utvidgningen får verkan, och från och med påföljande år ska den linjära faktor som avses i artikel 9 tillämpas. Detta antal ska minskas med det antal som motsvarar de totala minskningarna av överlämningskyldigheterna i enlighet med artikel 12.3 b till följd av en kompensationskyldighet i enlighet med artikel 12.6.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 1 januari 2027 till och med den 31 december 2032 minskas för att överensstämma med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp från flygningar som inte omfattas av undantagen i artikel 3c.8 och punkt 1 a–e i den här artikeln.”

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a i detta direktiv, ska utsläppen från en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga utsläpp på mindre än 25 000 ton koldioxid, beräknade i enlighet med ”Luftfart” punkt j i bilaga I till detta direktiv, eller en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga utsläpp på mindre än 10 000 ton koldioxid som omfattas av

överlämningsskyldigheten enligt artikel 12.3 b i detta direktiv, utan hänsyn till utsläpp för vilka överlämningsskyldigheten betraktas som uppfylld enligt artikel 3c.8 eller artikel 28a.1 i detta direktiv, anses vara verifierade utsläpp om de fastställs med hjälp av det verktyg för små utsläppskällor som godkänts enligt kommissionens förordning (EU) nr 606/2010* och som Eurocontrol har försett med uppgifter 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.

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/606/oj>.)”

d) Följande stycke ska läggas till:

”6. Utöver det antal som avsatts för användning av godtagna flygbränslen och el i enlighet med artikel 3c.6, med beaktande av den tillfälliga begränsningen av det geografiska tillämpningsområdet enligt artikel 28a.1 d, ska ytterligare högst 110 miljoner av de utsläppsrätter som avses i punkt 1 tredje stycket avsättas för de ändamål som anges i artikel 3c.6 till och med den 31 december 2040.

Från och med den 1 januari 2029 ska antalet vara tillgängligt för alla flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES, med begränsningar för affärsflygningar i enlighet med artikel 3c.6. Från och med detta datum ska de två sista meningarna i artikel 3c.6 första stycket inte tillämpas på tilldelningen av utsläppsrätter enligt den artikeln.”

32. I artikel 28b ska följande punkt läggas till:

”4. Kommissionen ska senast den 1 juli 2032 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, med särskild hänsyn tagen till utvecklingen sedan 2027. Kommissionen ska även offentliggöra den rapporten senast den 1 juli 2032.

Kommissionens rapport 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 senast 2040 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 begränsa tillämpningen av EU:s utsläppshandelssystem till flygningar mellan två flygplatser belägna i stater i EES, till flygplatser belägna i Schweiz och Förenade kungariket samt till och från Gibraltar om rapporten visar

a) att Corsia stärkts i överensstämmelse med sitt eftersträlvade långsiktiga globala mål att nå målen i Parisavtalet, och

- b) att stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 står för mer än 70 % av utsläppen från internationell luftfart enligt de senast tillgängliga uppgifterna.”
33. Artikel 30 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 7 första stycket ska den enda fotnoten utgå.
- b) Följande stycke ska läggas till:
- ”9. Senast den 31 december 2034 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i vilken den ska bedöma om det är lämpligt att i EU:s utsläppshandelssystem inkludera utsläpp från deponier. I detta avseende ska kommissionen beakta eventuella bevis för att bortskaffande av avfall omleds till deponering. Kommissionen får, om det är lämpligt, låta rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag för att inkludera deponering i EU:s utsläppshandelssystem.”
34. I artikel 30m ska punkt 3 ersättas med följande:
- ”Medlemsstaterna ska säkerställa att finansieringskällan anges på ett synligt sätt när åtgärder eller projekt 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, i överensstämmelse med vad som anges i punkt 1 a och b i denna artikel.”
35. Bilagorna I till och med V ska ändras i enlighet med bilagorna till detta direktiv.

Artikel 2

Ändringar av beslut (EU) 2015/1814

Artikel 1 i beslut (EU) 2015/1814 ska ändras på följande sätt:

1. I punkt 4 a ska första stycket ersättas med följande:
- ”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 flygvägar 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. Den beräkningen ska även 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 flygvägar som omfattas av kompensation som beräknats enligt artikel 12.6 i direktiv 2003/87/EG under perioden mellan den 1 januari 2012 och den 31 december 2023.”
2. I punkt 5 ska första stycket ersättas med följande:
- ”Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är mellan 833 miljoner och 947 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 947 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. Från och med 2029 ska tröskelvärdena på 833 miljoner och 947 miljoner enligt denna punkt årligen minska med 4 %, avrundat till närmaste miljon, i enlighet med bilagan.”

3. Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp något år är mellan 300 miljoner och 400 miljoner, ska ett antal utsläppsrätter som motsvarar skillnaden mellan 400 miljoner och det totala antalet utsläppsrätter i omlopp tas ut från reserven. Om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp underskrider 300 miljoner ska 100 miljoner utsläppsrätter tas ut från reserven.

Från och med 2029 ska de tröskelvärden på 400 miljoner respektive 300 miljoner utsläppsrätter och de 100 miljoner utsläppsrätter som ska tas ut från reserven, som anges i föregående stycke, årligen minska med 4 %, avrundat till närmaste miljon, i enlighet med bilagan.

Om det finns färre utsläppsrätter i reserven än vad som ska tas ut i enlighet med denna punkt ska det antal utsläppsrätter som ska tas ut vara lika med det antal som finns kvar i reserven.

Det antal utsläppsrätter som tas ut från reserven enligt denna punkt ska läggas till det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 10.2 i direktiv 2003/87/EG.”

Artikel 3

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2028 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2029.

Medlemsstaterna ska dock tillämpa de bestämmelser som är nödvändiga för att följa följande bestämmelser från och med följande datum:

a) Från och med den 1 januari 2031:

(i) artikel 1.5 [vad gäller den nya punkt 2 i artikel 3ga.1 i direktiv 2003/87/EG] [OBS! tillämpningsdatumet kan behöva ändras för att säkerställa att det infaller två år efter det att övervakning, rapportering och verifiering börjar tillämpas på sjötransport 2029].

(ii) Punkt 1 c iii–v i bilaga I vad gäller ändringarna av verksamheterna avskiljning av koldioxid, transport av koldioxid, användning av koldioxid, bearbetning av koldioxid och distribution av syntetiska bränslen i raderna tjugosex och tjugosju, och de rader som införs efter rad tjugooåtta i bilaga I till direktiv 2003/87/EG.

a) Från och med den 1 januari 2029: Punkt 1 c vi) vad gäller posten ”Sjötransport” i tabellen i bilaga I till direktiv 2003/87/EG.

- b) Från och med den 30 september 2029: artikel 1.17 d vad gäller artikel 10a.3b, 10a.3c och 10a.3d i direktiv 2003/87/EG vad gäller den femårsperiod för gratis tilldelning som inleds 2031.
- c) Från och med den [tillämpningsdatum för bestämmelserna om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från havsbaserad verksamhet]: artikel 1.3 e, vad gäller artikel 3 z ”anlöpshamn” i direktiv 2003/87/EG.

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. Genom undantag från punkt 1 ska medlemsstaterna senast den 31 december 2027 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1.3 b, 1.12 och 1.17 e i detta direktiv vad gäller ändringen av artikel 3 h och införandet av artikel 6.4 och artikel 10a.3f i direktiv 2003/87/EG. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2028.

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.

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

Förteckningen i bilagan till delegerat beslut (EU) 2019/708 ska fortsätta att gälla till och med den 31 december 2040.

Artikel 5

Ikraftträdande och tillämpning

1. Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Följande artiklar ska tillämpas från och med den 30 september 2027:
 - a) Artikel 1.15 b i) och ii) vad gäller ändringarna av artikel 10a.1a i direktiv 2003/87/EG.
 - b) Artikel 1.15 g och i) vad gäller ändringarna av artikel 10a.5b och 10a.7 i direktiv 2003/87/EG.
 - c) Artikel 1.17 vad gäller införandet av artiklarna 10cc, 10cd och 10ce i direktiv 2003/87/EG.
 - d) Artikel 1.25 b vad gäller de ändringar genom vilka punkt 1a införs i artikel 19 i direktiv 2003/87/EG.
 - e) Artikel 1.15 c i) vad gäller den ändring genom vilken ett nytt stycke införs efter artikel 10a.2 andra stycket.
3. Följande artiklar ska tillämpas från och med den 1 januari 2029:
 - a) Artikel 1.14 c vad gäller ändringarna av artikel 10.3.

- b) Artikel 1.15 c ii) vad gäller införandet av leden f–i) i artikel 10a.2 tredje stycket i direktiv 2003/87/EG.

4. Artikel 1.15 b iii) om användningen av utsläppsrätter som härrör från minskningen av gratis tilldelning, artikel 1.15 f om ersättandet av artikel 10a.5a, artikel 1.15 j om strykningen av artikel 10a.8 och 10a.8a i direktiv 2003/87/EG, artikel 1.17 om införandet av artikel 10cb i direktiv 2003/87/EG, artikel 1.18 om ändringarna av artikel 10d i direktiv 2003/87/EG, artikel 1.20 om ändringarna av artikel 10f i direktiv 2003/87/EG och artikel 1.35 om ändringarna av bilaga IIb till direktiv 2003/87/EG ska tillämpas från och med den 1 januari 2031.

Kommissionen ska säkerställa

- c) att pågående projekt som godkänts eller valts ut för finansiering enligt artikel 10a.8 före den 1 januari 2031 fortsätter att vara berättigade till utbetalning i enlighet med de regler som gällde vid tidpunkten för godkännandet,
- d) att medel som inte är tilldelade per den 31 december 2030 överförs till artikel 10cc.

Artikel 6

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGS- OCH DIGITALISERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1.	GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET	3
1.1	Förslagets eller initiativets titel	3
1.2	Berörda politikområden	3
1.3	Mål	3
1.3.1	Allmänt/allmänna mål.....	3
1.3.2	Specifikt/specifika mål.....	3
1.3.3	Verkan eller resultat som förväntas.....	3
1.3.4	Prestationsindikatorer.....	3
1.4	Förslaget eller initiativet avser	4
1.5	Grunder för förslaget eller initiativet	4
1.5.1	Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet	4
1.5.2	Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.	4
1.5.3	Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder	4
1.5.4	Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument	5
1.5.5	Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning	5
1.6	Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser	6
1.7	Planerad(e) genomförandemetod(er)	6
2.	FÖRVALTNING	8
2.1	Regler om uppföljning och rapportering.....	8
2.2	Förvaltnings- och kontrollsystem.....	8
2.2.1	Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås	8
2.2.2	Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna	8
2.2.3	Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande).....	8
2.3	Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter	9
3.	FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER.....	10
3.1	Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten	10

3.2	Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen.....	12
3.2.1	Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen.....	12
3.2.1.1	Anslag i den antagna budgeten	12
3.2.1.2	Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.....	17
3.2.2	Beräknad output som finansieras med driftsanslag.....	22
3.2.3	Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen	24
3.2.3.1	Anslag i den antagna budgeten.....	24
3.2.3.2	Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.....	24
3.2.3.3	Totala anslag	24
3.2.4	Beräknat personalbehov	25
3.2.4.1	Finansierat med den antagna budgeten	25
3.2.4.2	Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.....	26
3.2.4.3	Totalt personalbehov	26
3.2.5	Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar	28
3.2.6	Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen.....	28
3.2.7	Bidrag från tredje part	28
3.3	Beräknad inverkan på inkomsterna	29
4.	DIGITALA INSLAG	29
4.1	Krav med digital relevans	30
4.2	Data	30
4.3	Digitala lösningar	31
4.4	Interoperabilitetsbedömning	31
4.5	Åtgärder till stöd för digitalt genomförande	32

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslaget eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG, beslut (EU) 2015/1814, förordning (EU) 2015/757 och förordning (EU) 2023/1805 vad gäller främjande av konkurrenskraft och kostnadseffektiv avkarbonisering

1.2 Berörda politikområden

Klimatåtgärd

Rubrik 2 – Konkurrenskraft, välbefinnande och säkerhet

1.3 Mål

1.3.1 Allmänt/allmänna mål

Syftet med detta förslag är att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fortsätter att på det mest kostnadseffektiva, ekonomiskt effektiva och säkra sättet bidra till det övergripande målet att uppnå koldioxidneutralitet i hela ekonomin senast 2050 och till målet för 2040, med beaktande av den bredare politiska ramen och av att alla sektorer behöver bidra till EU:s klimatinsatser, samtidigt som vi ser till att vår ekonomi växer och konkurrenskraften bevaras.

1.3.2 Specifikt/specifika mål

• Mål 1.1: Stimulera ytterligare utsläppsminskningar: säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till insatser i hela ekonomin (inklusive transporter) för att uppnå utsläppsminskningar i EU i linje med klimatneutralitet samt på ett kostnadseffektivt sätt bidra till EU:s skäliga andel av utsläppsminskningar i hela ekonomin. Följande specifika mål har fastställts för O1.1:

o Specifikt mål 1.1.1: Möjliggöra investeringar i avkarboniseringsteknik (både innovativ teknik och teknik som är redo för expansion/utbyggnad) som för närvarande ännu inte är ekonomiskt lönsam (dvs. de flesta av typerna av teknik som behövs för att hantera utsläppen inom de energiintensiva industrierna, och i synnerhet investeringar i mogen avkarboniseringsteknik i koldioxidintensiva medlemsstater med låga inkomster).

o Specifikt mål 1.1.2: Säkerställa att prissignalen för koldioxidutsläpp tillämpas fullt ut på utsläppskällor som för närvarande inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem men som skulle vara väl lämpade för att omfattas, och på sektorer där signalen för närvarande dämpas.

o Specifikt mål 1.1.3: Hantera risken för koldioxidläckage.

• Mål 1.2: Uppnå ett förutbestämt utsläppsminskningsmål som fastställs i 2040-politikpaketet och med en beräkning av nettoutsläppen: undersöka om bruttoutsläppen inom EU:s utsläppshandelssystem skulle kunna ökas utan att sektorernas bidrag till nettoutsläppsminskningar i hela ekonomin äventyras, i linje med klimatneutralitet, samt undersöka om utsläppsminskningsinsatserna skulle kunna kompletteras med koluttag. Följande specifika mål har fastställts för O1.2:

o Specifikt mål 1.2.1: Överväga hur koluttag kan integreras i EU:s utsläppshandelssystem med tillräckliga miljöskyddsåtgärder, samtidigt som

utsläppshandelssystemets och EU:s klimatmål fortsatt uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.

o Specifikt mål 1.2.2: Höja taket för EU:s utsläppshandelssystem i linje med på förhand fastställda mål.

- Mål 1.3: Säkerställa effektiva klimatåtgärder från EU:s sida när det gäller utsläpp från transporter.

Att säkerställa effektiva klimatåtgärder från EU:s sida innebär att se till att det finns ett meningsfullt koldioxidpris på EU:s skäliga andel av utsläppen från internationella transporter.

- För luftfarten är målet att säkerställa ett meningsfullt koldioxidpris på EU:s skäliga andel av utsläppen från internationell luftfart, vilket kan vara ett komplement till Corsia.

- När det gäller sjöfart är målet att säkerställa samstämmighet mellan IMO:s åtgärder på medellång sikt och EU:s utsläppshandelssystem, samtidigt som man tar itu med den eventuella risken för en betydande dubbel börda när (och om) betalningar görs på grund av IMO:s bestämmelser i förhållande till utsläpp som redan prissatts inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem för sjöfart, på ett sätt som förhindrar en tillbakagång för miljön.

Följande specifika mål har fastställts för O1.3:

o Specifikt mål 1.3.1: Säkerställa effektiva åtgärder för EU:s skäliga andel av luftfartens utsläpp.

o Särskilt mål 1.3.2: Säkerställa att genomförandet av utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjöfarten blir verkningsfullt.

- Mål 2.1: Säkerställa att marknaden fungerar effektivt: detta innebär att man trots en krympande marknad säkerställer att det finns tillräcklig likviditet på marknaden för att förhindra handelsstörningar och överdriven prisvolatilitet. Följande specifika mål har fastställts för O2.1:

o Specifikt mål 2.1.1: Öka marknadens storlek.

o Specifikt mål 2.1.2: Justera parametrarna för marknadsstabilitetsreserven.

- Mål 2.2: Säkerställa en säker och kompatibel driftsmodell för ett förbättrat unionsregister och särskilt finansieringen av detta.

1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Den nuvarande lagstiftningen om utsläppshandelssystemet sågs över 2023 för att minska utsläppen från EU:s utsläppshandelssystem med 62 % fram till 2030 jämfört med 2005. Sedan den översynen har EU antagit ett rättsligt bindande mål om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med 90 % fram till 2040 jämfört med 1990 för att hålla kursen mot att uppnå klimatneutralitet senast 2050.

I detta initiativ fastställs bidraget från EU:s utsläppshandelssystem till ramen för perioden efter 2030. De viktigaste förväntade effekterna är följande:

– Ambitionsnivån i utsläppshandelssystemet anpassas till målet för 2040.

- Inhemsk permanenta kolupptag integreras i EU:s utsläppshandelssystem genom en offentlig mekanism, vilket skapar ytterligare utsläppsutrymme för de sektorer där det är svårast att minska utsläppen och stöder en uppskalning av branschen för kolupptag.
- Marknadsstabilitetsreserven reformeras så att den bättre kan hantera situationer med brist på utsläppsrätter, vilket stöder likviditeten på marknaden.
- Gratis tilldelning och kompensation för indirekta kostnader förlängs bortom den period som för närvarande föreskrivs i lagstiftningen, samtidigt som gratis tilldelning gradvis görs beroende av att klimatneutralitetsplaner lämnas in och att investeringar genomförs.
- Det ekonomiska stödet till innovation och investeringar för avkarbonisering utökas, även inom industrin, så att en större andel av intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem återförs till företagen, särskilt via banken för avkarbonisering inom industrin.
- Innovationsfonden fortsätter att stödja koldioxidsnål innovation och stärka konkurrenskraften.
- Kraven på hur auktionsintäkterna ska fördelas till medlemsstaterna skärps och insynen stärks.
- Fortsatt stöd ges till moderniseringen av energisystemen i medlemsstater med lägre inkomster. Moderniseringsfonden stärks genom att kriterierna för stödberättigande och fördelningsnyckeln uppdateras, samt genom att omfördelningen av 10 % av auktionsvolymen fortsätter, vilket säkerställer en effektiv prissättning av koldioxidutsläpp för EU:s skäliga andel av utsläppen från internationella transporter genom en lämplig tillämpning av EU:s utsläppshandelssystem på avgående flygningar, inklusive undvikande av dubbelprissättning genom en avdragsmekanism för Corsia-kompensationskostnader.
- Det inrättas särskilt direktstöd för införandet av hållbara flyg- och sjöfartsbränslen, ren teknik och vätgas som produceras inom EU.
- Tillämpningsområdet för utsläppshandelssystemet för sjöfarten utvidgas till att omfatta specifika kategorier av små fartyg för att motverka risken för kringgående.
- Åtgärderna för övervakning, rapportering och verifiering till havs förenklas.
- Det införs riktade förenklingar till förmån för industrin och myndigheterna genom att de administrativa efterlevnadskostnaderna minskas och genomförandet av systemet stärks.
- Avkarbonisering möjliggörs inom industrier där det är svårt att minska utsläppen, genom att förbränning av kommunalt avfall integreras i EU:s utsläppshandelssystem och redovisningsskyldigheten när det gäller CCU förläggs till ett senare led i kedjan när det rör sig om produkter och till bearbetnings- eller distributionsnivån när det rör sig om e-bränslen.
- Finansiella medel säkras för inrättande av ett förbättrat unionsregister som hanterar genomförandeåtgärder och förvaltar finansieringsinstrumenten på ett säkert sätt.

1.3.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Indikator nr 1: Minskingsnivån för utsläpp av växthusgaser i EU år 2040 – ett mål om en minskning med 90 % jämfört med 1990, där upp till fem procentenheter får komma från högkvalitativa internationella reduktionsenheter, i enlighet med vad som fastställs i den europeiska klimatlagen.

Indikator nr 2: Minskingsnivån för utsläpp av växthusgaser för sektorerna inom EU:s befintliga utsläppshandelssystem år 2040 samt nivån på inhemska permanenta kolupptag.

Minskingsnivåerna för växthusgasutsläpp i EU rapporteras enligt förordning (EU) 2018/1999 och annan sekundärlagstiftning som rör övervakning och rapportering inom utsläppshandelssystemet.

Indikator nr 3: Inrättande och förvaltning av en förbättrad driftsmodell för unionsregistret.

1.4 Förslaget eller initiativet avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁷⁷

✓ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1 *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv och kommissionen ska utarbeta tillhörande genomförandeåtgärder.

Ytterligare åtgärder för att utveckla relevanta genomförandeåtgärder, med början efter antagandet av direktivet, kommer att omfatta översyn och antagande av ett antal sekundärrättsakter. Detta kommer särskilt att gälla sekundärlagstiftningen med närmare regler om ändringar av tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem och fondernas funktion, inbegripet banken för avkarbonisering inom industrin och utsläppshandelssystemets investeringsförstärkning, innovationsfonden och moderniseringsfonden.

1.5.2 *Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på EU-nivå" i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Klimatförändringen är ett gränsöverskridande problem och både internationella åtgärder och EU-åtgärder kan komplettera och stärka regionala, nationella och lokala åtgärder på ett effektivt sätt. En anpassning av utsläppshandelssystemet till 2040-målet för minskningar av växthusgasutsläpp inom EU kommer att påverka många sektorer i hela EU:s ekonomi. Samordnade åtgärder på EU-nivå är därför oundvikliga och har betydligt större möjligheter att leda till den nödvändiga omställningen,

⁷⁷

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

samtidigt som de fungerar som en stark drivkraft för kostnadseffektiva förändringar och konvergens uppåt. Många av de politiska aspekter som utvärderas inom ramen för detta initiativ har dessutom en viktig inre marknadsdimension, särskilt de alternativ som rör skydd mot koldioxidläckage och mekanismer för finansiering av koldioxidsnåla lösningar. EU-åtgärder kan också inspirera till och främja utvecklingen av andra marknadsbaserade åtgärder.

Som koldioxidmarknad ger utsläppshandelssystemet incitament att minska utsläppen med hjälp av kostnadseffektiva lösningar först inom de verksamheter som omfattas av systemet, och därigenom uppnå större effektivitet tack vare dess omfattning. Om en liknande åtgärd genomförs nationellt skulle detta leda till mindre, fragmenterade koldioxidmarknader, med risk för snedvridning av konkurrensen, och sannolikt leda till högre totala kostnader för utsläppsminskning. Samma logik gäller för utvidgningen av koldioxidprissättning till nya sektorer.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Direktivet om EU:s utsläppshandelssystem är ett befintligt politiskt instrument som antogs 2003. Kommissionen har förvärvat värdefulla erfarenheter under de mer än 20 år då EU:s system för utsläppshandel har varit i drift.

Detta förslag bygger på erfarenheterna från tidigare översyner och initiativ inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, inbegripet den senaste översyn som slutfördes 2023, antagandet av ett rättsligt bindande klimatmål för 2040, EU:s konkurrenskraftskompass, given för en ren industri och AccelerateEU. Initiativet bygger också på den process som grundar sig i integrerade nationella energi- och klimatplaner och den ram som ingår i styrningsförordningen.

1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Den beräknade inverkan på utgifter och personal för 2028 och därefter läggs till enbart i illustrativt syfte och säger ingenting om nästa fleråriga budgetram. Finansieringskällan och omfattningen av unionens finansiella åtagande för perioden efter 2027 förblir beroende av resultatet av de interinstitutionella förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034 och ska därefter fastställas genom det årliga budgetförfarandet. Alla anslag och personalanslag från och med 2028 är preliminära.

Detta förslag är den första delen av ett åtgärds paket för att skapa en ram för att uppnå det nya målet för hela ekonomin för 2040. Syftet med detta förslag är att säkerställa att EU:s utsläppshandelssystem fortsätter att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt bidra till det övergripande målet att uppnå koldioxidneutralitet i hela ekonomin senast 2050 och till målet för 2040, med beaktande av den bredare politiska ramen och av att alla sektorer behöver bidra till EU:s klimatsatser, samtidigt som vi ser till att vår ekonomi växer och konkurrenskraften bevaras.

I denna finansieringsöversikt anges hur kommissionen föreslår att dess resurskrav ska uppfyllas med hjälp av en kombination av externa inkomster avsatta för särskilda ändamål och EU-medel (ansökan om finansiering från Europeiska konkurrenskraftsfonden för delar som för närvarande finansieras genom Life-programmet). Se avsnitt 3 för närmare information. Finansieringsöversikten tar hänsyn till bidraget från EU:s utsläppshandelssystem till EU:s egna medel, i enlighet med kommissionens förslag till nästa fleråriga budgetram, varigenom 30 % av medlemsstaternas auktionsintäkter skulle överföras till unionens budget för detta

ändamål. Förslaget begränsar de ytterligare administrativa kostnaderna genom att, där så är möjligt, använda befintliga strukturer som används för direktivet.

1.5.5 *Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

Förslaget innebär flera ändringar av omfattningen av de utsläpp (och upptag) som omfattas av utsläppshandelssystemet samt ändringar av dess funktion.

Det föreslås att resursbehoven ska täckas genom en kombination av externa inkomster avsatta för särskilda ändamål och medel från EU:s budget (särskilt Europeiska konkurrenskraftsfonden för delar som för närvarande omfattas av Life-programmet).

Se avsnitt 3: förslagets beräknade budgetkonsekvenser.

1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

☐ begränsad varaktighet

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

✓ obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)

✓ Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

- ✓ via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- ✓ via genomförandeorgan

☐ Delad förvaltning med medlemsstaterna

✓ Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ✓ Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden
- ✓ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten
- ☐ organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar

Förvaltningen av EU:s utsläppsrätter sker genom lagstiftning som kommissionen ansvarar för. Innovationsfonden genomförs till stor del av Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea). I förslaget föreskrivs ytterligare ansvarsområden för Cinea när
--

det gäller förvaltningen av banken för avkarbonisering inom industrin, faciliteten för inköp av upptag samt ansvarsområden för Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) när det gäller genomförandet av systemen för övervakning, rapportering och verifiering och utsläppshandelssystemet för sjötransportverksamhet.

Moderniseringsfonden drivs av de stödmottagande medlemsstaterna i nära samarbete med Europeiska investeringsbanken (EIB), den investeringskommitté som inrättats för fonden och Europeiska kommissionen.

2. FÖRVALTNING

2.1 Regler om uppföljning och rapportering

Kommissionen kommer att fortsätta övervaka och utvärdera hur utsläppshandelssystemet fungerar i sin årliga rapport om koldioxidmarknaden i enlighet med artikel 10.5 i direktivet EU:s utsläppshandelssystem.

Rapporten om koldioxidmarknaden och den övergripande utvärderingen av framstegen när det gäller tillämpningen av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem bygger på medlemsstaternas rapporter enligt artikel 21, enligt vilken medlemsstaterna ska lämna in en årlig rapport till kommissionen och särskilt uppmärksamma frågor som tilldelning av utsläppsrätter, registrets funktion, tillämpningen av övervakning och rapportering, verifiering och ackreditering samt frågor som rör efterlevnad.

Både rapporten om koldioxidmarknaden och medlemsstaternas rapporter omfattar även effekterna av den pågående översynen av utsläppshandelssystemet och ska också tillämpas på de sektorer till vilka handeln med utsläppsrätter utvidgas. Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter som erhålls genom regleringen av de nya sektorerna kommer att vara en viktig informationskälla för kommissionen när det gäller att utvärdera framstegen inom de berörda sektorerna.

Slutligen genomför kommissionen regelbundet studier om olika relevanta aspekter av EU:s klimatpolitik.

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1 *Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

I tillämpliga fall kommer mekanismerna för genomförande av driftsbudgeten och betalningsvillkoren att utformas med utgångspunkt i de befintliga arrangemangen för innovationsfonden.

Kontrollstrategin kommer att tillämpa den uppsättning kontroller som följer av direkt förvaltning enligt budgetförordningen.

2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

EU:s utsläppshandelssystem är det viktigaste politiska styrmedlet för att uppnå EU:s utsläppsminskningar från ungefär halva ekonomin. Sedan 2013 har kommissionen i uppgift att tillhandahålla ett unionsregister, en elektronisk databas som ger en korrekt redovisning av alla transaktioner med utsläppsrätter, en gemensam plattform för auktionering av medlemsstaternas utsläppsrätter och relevant stödinfrastruktur för dessa. Unionsregistret som omfattar utsläppsrätterna enligt utsläppshandelssystemet hotas av bedrägliga it-attacker som kan leda till stöld eller förskingring av utsläppsrätter, med betydande ekonomiska förluster (upp till flera miljarder euro) som följd, rättsliga tvister och betydande inverkan på kommissionens anseende och trovärdighet. Risker är övergripande och omfattar, förutom GD CLIMA, även generaldirektoraten DIGIT, HR-DS, BUDG och LS. Förebyggande åtgärder har införts. Den finansiella risken skulle öka i takt med att värdet på koldioxidmarknaden ökar. Gratis tilldelning av utsläppsrätter till ett mycket högt totalt värde kräver även strikta riktlinjer om hur dessa rättigheter kan fördelas, och säkerställande av

efterlevnaden av gällande regler. Detta inbegriper förvaltnings- och kontrollsystem på medlemsstatsnivå och på kommissionsnivå. Slutligen kommer en utvidgning av utsläppshandelssystemets tillämpningsområde att öka dess totala omfattning och därmed marknadens värde samt de därmed förknippade riskerna.

En styrkommitté på hög nivå med ansvarigt generaldirektorat och associerade generaldirektorat existerar sedan 2011. En fullständig riskbedömning har genomförts under 2014 och har identifierat nya it-säkerhetsåtgärder som vidtagits från och med 2015. Till följd av rekommendationerna från tjänsten för internrevision i dess revisionsrapport om unionsregistret (it-säkerhet) har åtgärder för att ytterligare förbättra registersystemets säkerhet samt för förvaltning, kvalitetssäkring och provning genomförts. Ytterligare förebyggande åtgärder håller på att genomföras sedan 2014.

Under 2019 gjordes en ny riskbedömning för unionsregistret. GD CLIMA utarbetade en ny säkerhetsplan med tolv säkerhetsåtgärder och genomförde dessa i nära samarbete med DIGIT.

Sedan 2022 leder de årliga riskbedömningarna till årliga säkerhetsplaner som ska stärka säkerheten i unionsregistret ytterligare. Resultaten bekräftar dock varje år att registret utsätts för höga, oacceptabla risknivåer, vilket leder till en reservation i GD CLIMA:s årliga verksamhetsrapport.

Genomförandet övervakas på högsta ledningsnivå med regelbundna styrkommittéer bland GD CLIMA och DIGIT.

- 2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Detta initiativ leder inte till några nya väsentliga kontroller eller risker som inte omfattas av en befintlig ram för intern kontroll. Inga särskilda åtgärder förutom tillämpning av budgetförordningen planeras.

2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Som svar på de särskilda riskerna för bedrägeri inom EU:s utsläppshandelssystem förstärkte GD CLIMA kommissionens riktlinjer om yrkesetik och integritet genom en särskild uppförandekod i samband med insiderbrott, bedrägerier och spridning av känsliga uppgifter, men också genom särskild utbildning och medvetandehöjande initiativ. Dessutom utarbetades en strategi för klassificering av känslig information inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, med tillhörande hanteringsanvisningar, med 3 nivåer för känslighet. De tillhörande tre märkningsstegen godkändes av GD HR-DS (säkerhetsmeddelande 1 version 10). 2019 offentliggjorde GD HR-DS säkerhetsmeddelande C(2019) 1904 om uppdatering av informationspolicyn om känslig icke-klassificerad information. DG CLIMA offentliggjorde i linje med den nya policyn nya hanteringsanvisningar för känslig, icke-klassificerad information från DG CLIMA. Lämpliga kurser för nyanställda anordnas regelbundet.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

Den beräknade inverkan på utgifter och personal för 2027 och därefter läggs till enbart i illustrativt syfte och säger ingenting om nästa fleråriga budgettram. Finansieringskällan och omfattningen av unionens finansiella åtagande för perioden efter 2027 förblir beroende av resultatet av de interinstitutionella förhandlingarna om den fleråriga budgettramen 2028–2034 och ska därefter fastställas genom det årliga budgetförfarandet. Alla anslag och personalanslag är preliminära.

När det gäller personalökningar förväntas nya uppgifter, såvida inte annat beslutas inom ramen för personalfördelningsförfarandet, täckas genom omfördelningar inom det ansvariga generaldirektoratet.

Vid eventuella avvikelser har lagförslaget om ändringar av direktiv 2003/87/EG, beslut (EU) 2015/1814, förordning (EU) 2015/757 och förordning (EU) 2023/1805 företräde framför den information som presenteras i detta avsnitt.

Tematisk sammanfattning av budgetkonsekvenserna

Intäkter

Egna medel

Från 2013 till slutet av 2025 har auktionerna inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem genererat över 258 miljarder euro i intäkter, varav huvuddelen har tilldelats medlemsstaterna direkt och resten har fördelats via fonder på EU-nivå.

Enligt kommissionens förslag om nästa fleråriga budgettram kommer EU:s utsläppshandelssystem för första gången att bidra till EU:s egna medel⁷⁸, vilket innebär att 30 % av medlemsstaternas auktionsintäkter ska överföras till unionens budget.

Externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

Avgifter: bidrag från koppling med tredjeländer: efter det preliminära ingåendet av avtalet om koppling av EU:s och Förenade kungarikets utsläppshandelssystem förväntas Förenade kungariket bidra till driften av EU:s utsläppshandelssystem.

Auktionering av utsläppsrätter: förslaget innehåller ändringar som rör auktionering av utsläppsrätter och användning av intäkterna som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål för följande ändamål:

- **Finansiering av unionsregistret:** förslaget innehåller en bestämmelse som gör det möjligt för den centrala förvaltaren (som har till uppgift att underhålla unionsregistret) att finansiera registrets funktion och den facilitet för inköp av internationella reduktionsenheter som föreskrivs i artikel 9b i lagförslaget.
- Inköp av certifierade **permanenta kolupptag**, med tanke på den förväntade kostnadsskillnaden mellan utsläppsrätter och upptag inom EU:s utsläppshandelssystem.

⁷⁸

COM(2025)574 final. Förslag till rådets beslut om systemet för Europeiska unionens egna medel och om upphävande av beslut (EU, Euratom) 2020/2053.

- Finansiering av verksamheten inom **banken för avkarbonisering inom industrin, innovationsfonden och moderniseringsfonden**⁷⁹, inbegripet investeringsförstärkningen.

- Finansiering av verksamhet som syftar till att underlätta prissättningen av växthusgasutsläpp inom **luftfarts- och sjöfartssektorerna** i tredjeländer.

Utöver de resurser som nämns ovan kommer förslaget att fortsätta att generera auktionsintäkter som medlemsstaterna kan använda, och vissa utsläppsrätter kommer att fortsätta att tilldelas gratis till anläggningar för att hantera risken för koldioxidläckage.

Se avsnitt 3.3 i denna översikt för närmare uppgifter om intäkter.

Resursbehov

Resursbehoven i samband med genomförandet av detta förslag sammanfattas tematiskt nedan. Mer information finns i tabellerna i avsnitten 3.1 och 3.2 i denna översikt.

Kommissionen planerar att använda genomförandeorgan för genomförandet av detta förslag. I enlighet med kommissionens budgetbestämmelser märks detta med p.m. (pro memoria) i tabellerna i avsnitt 3.1.

- **Unionsregistret:**

- o Förvaltningen av registret finansieras för närvarande genom EU:s budget. Detta förslag syftar till att samla in externa inkomster avsatta för särskilda ändamål för att finansiera verksamheten, vilket är nödvändigt för att EU:s utsläppshandelssystem ska fungera, särskilt mot bakgrund av det ökande antalet användare och utsläppshandelssystemets ökade täckning, det ökande värdet av utsläppsrätter i unionsregistret och de ökade säkerhetsutmaningarna. Den utökade driftsmodellen för unionsregistret förväntas sysselsätta 100 heltidsekvivalenter (inklusive vissa uppgifter som för närvarande finansieras via EU:s budget).

- o Framtida delegerade akter kommer att innehålla närmare bestämmelser om villkoren, formerna och förfarandena för användningen av externa inkomster avsatta för särskilda ändamål som genereras genom auktionering av utsläppsrätter avsedda för finansiering av unionsregistret.

- **Permanent kolupptag**

- o Utarbetande och genomförande av en process för inköp av kolupptag, bedömning av eventuell utvidgning till nya typer av upptag, integrering av kolupptag i relevanta system, inbegripet den gemensamma auktionsplattformen, unionsregistret och registret för ramen för certifiering av kolupptag. De administrativa processerna kan bygga på erfarenheterna från innovationsfonden, men kommer att vara mindre omfattande på grund av ett mer begränsat antal tekniktyper.

- o Utarbetande av 2034 års meddelande om framsteg när det gäller inköp av inhemska upptag.

- **Banken för avkarbonisering inom industrin (både fas ett – investeringsförstärkning, 2027–2030, och fas två, 2031–2040)**

- o Inrättande av banken för avkarbonisering inom industrin och genomförande av dess verksamhet enligt detta förslag. Behovet av drifts- och administrationskostnader

⁷⁹

Det föreslås att moderniseringsfonden ska fortsätta som ett program utanför budgeten.

förväntas vara jämförbart med den befintliga innovationsfonden, men beräknas bli större med tanke på fondens storlek, även om man beaktar möjligheterna till synergieffekter med befintlig verksamhet.

- **Innovationsfonden**

- o Utvidgning av innovationsfonden och genomförande av de förbättringar som ingår i detta förslag.

- **Moderniseringsfonden**

- o Utvidgning av moderniseringsfonden och genomförande av de förbättringar och förenklingar som ingår i detta förslag (ändring av kriterierna för stödberättigande och fördelningsnyckeln, utvidgning av de stödberättigande investeringsområdena).

- **Luftfart**

- o Genomförande av de ändringar av luftfartens omfattning och täckning som anges i detta förslag (ökad täckning av affärsflygplan, stöd till användning av hållbart flygbränsle, elektrifiering och minskning av den totala klimatpåverkan, stöd till prissättning av utsläpp av växthusgaser från luftfarten i tredjeländer).

- **Sjöfart**

- o Genomförande av de ändringar av sjötransporternas omfattning och täckning som anges i detta förslag (förenkling och förbättring av övervakning, rapportering och verifiering, utvidgat tillämpningsområde, utökad övervakning av risken för kringgående, IMO-justeringar, åtgärder för att öka användningen av hållbar framdrivning till sjöss (SMAP), stöd till prissättning av växthusgasutsläpp från sjötransporter i tredjeländer).

- **Stationära anläggningar: hanteringen av risken för koldioxidläckage**

- o Genomförande av åtgärder efter 2030 för att hantera risken för koldioxidläckage (fastställande av nya riktmärkesvärden, eventuellt med beaktande av riktmärken i kopplade system, genomförande av regler, processer, tillsyn och kapacitetsuppbyggnad för villkorad gratis tilldelning).

- **Stationära anläggningar: övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp**

- o Genomförande av åtgärder efter 2030 för att vidareutveckla den rättsliga ramen för övervakning och rapportering av utsläpp när det gäller regler för avskiljning och användning av koldioxid (CCU), regler för redovisning av gränsöverskridande avskiljning och lagring av koldioxid och regler för utsläpp från deponier. Liknande justeringar behövs för ramen för verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer.

- **Stationära anläggningar: avfall och CCU**

- o Genomförande av det föreslagna införandet av avfallsförbränning i EU:s utsläppshandelssystem, bedömning av införandet av deponering (för översyn 2034).

- o Genomförande av det föreslagna införandet av icke-permanent avskiljning och användning av koldioxid, utveckling av sekundärlagstiftning och övervakningsram.

- **Koppling till tredjeländers utsläppshandelssystem**

- o Genomförande av anpassningar av EU:s utsläppshandelssystem till följd av avtal om koppling till tredjeländer (inklusive till Förenade kungariket).

- **Utveckling av en inre marknad för koldioxid (CCS-marknaden)**

o Utveckling av lagstiftning, skyddsåtgärder och genomförandesystem som krävs för att möjliggöra undantag från utsläppshandelssystemet för koldioxid som avskiljs, transporteras och lagras permanent, även i tredjeländer med ett kopplat utsläppshandelssystem, såsom föreslås i lagtexten.

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁸⁰	från Eftaländer ⁸¹	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁸²	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
2	[XX.YY.YY.YY] efterträdare till Life	Diff.	JA	JA	NEJ	JA
4	[XX.YY.YY.YY] bidrag från Emsa	Diff.	JA	NEJ	NEJ	JA
2	[XX.YY.YY.YY] Innovationsfonden – stödutgifter	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
2	[XX.YY.YY.YY] – Innovationsfonden – Genomförandeorgan för bidrag	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
2	[XX.YY.YY.YY] – Innovationsfonden – Driftutgifter	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
4	[XX.YY.YY.YY] bidrag från Emsa	Diff.	JA	NEJ	NEJ	JA
4	20 01 02 01 – Löner och ersättningar – Huvudkontor och representationskontor	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
4	20.02.01.01 – Kontraktsanställda	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
4	20 02 06 01 - Utgifter för tjänsteresor och representation	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
4	20 02 06 02 – Utgifter för möten, expertgrupper och konferenser	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁸³	från Eftaländer ⁸⁴	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁸⁵	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
2	[XX.YY.YY.YY] – Integrering av kolupptag – stödutgifter	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA

⁸⁰ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁸¹ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁸² Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

⁸³ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁸⁴ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁸⁵ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

2	[XX.YY.YY.YY] – Integrering av kolupptag – Genomförandeorgan för bidrag	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
2	[XX.YY.YY.YY] Integrering av kolupptag – driftsutgifter	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
2	[XX.YY.YY.YY] – IDB – stödutgifter	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
2	[XX.YY.YY.YY] – IDB – Genomförandeorgan för bidrag	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
2	[XX.YY.YY.YY] IDB – Driftsutgifter	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	JA
4	[XX.YY.YY.YY] Finansiering av unionsregistret – stödutgifter	Icke-diff.	NEJ	NEJ	JA	JA
4	[XX.YY.YY.YY] Finansiering av unionsregistret – Driftsutgifter	Diff.	NEJ	NEJ	JA	JA

3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

3.2.1.1 Anslag i den antagna budgeten

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	2	
---	---	--

GD: <CLIMA>			År	År	År	År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2028–2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Driftsanslag										
[XX.YY.YY.YY] Efterföljare till Life-programmet	Åtaganden	(1a)	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400
	Betalningar	(2a)		3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600
Budgetpost	Åtaganden	(1b)								0
	Betalningar	(2b)								0
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁸⁶										
Budgetpost		(3)								0
TOTALA anslag för GD <CLIMA>	Åtaganden	=1a+1b+3	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600

⁸⁶ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

			År	År	År	År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2028–2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400
	Betalningar	(5)	0,000	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK <2.> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400
	Betalningar	=5+6	0,000	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	4	”Administrativa utgifter” ⁸⁷
---	----------	---

GD: <CLIMA>	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT Budgetram 2028–2034
• Personalresurser	3,451	4,243	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	28,069
• Övriga administrativa utgifter	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	1,400

⁸⁷ Nödvändiga anslag bör beräknas med hjälp av årsmedelkostnaderna på tillämplig webbsida i BUDGpedia.

TOTALT GD <CLIMA>		3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
-----------------------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

TOTALA anslag för RUBRIK 4 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	3,615	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
---	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT Budgetram 2028–2034
TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1–4	Åtaganden	7,551	7,343	7,843	6,833	9,433	6,833	6,033	51,869
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	3,651	8,343	7,343	7,633	6,833	9,433	6,833	50,069

3.2.1.2 Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	2	Medel till utsläppshandelssystemet
---	---	------------------------------------

GD: <CLIMA – medel >				År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT Budgetram 2028–2034
Driftsanslag											
Budgetpost – IF-driftsutgifter		Åtaganden	(1a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

	Betalningar	(2a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Budgetpost – IDB – Driftsutgifter	Åtaganden	(1b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Betalningar	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Budgetpost – kolupptag – Driftsutgifter	Åtaganden	(1c)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Betalningar	(2c)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Budgetpost – Bidrag från Emsa	Åtaganden	(1d)	4,028	4,028	4,028	3,698	3,698	3,698	3,698	3,698	26,877
	Betalningar	(2d)	4,028	4,028	4,028	3,698	3,698	3,698	3,698	3,698	26,877
Budgetpost – IF – stöd + EA-bidrag		(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Budgetpost – IDB – stöd + EA-bidrag		(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Budgetpost – kolupptag – stöd + EA-bidrag		(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTALA anslag för GD <CLIMA>	Åtaganden	=1+3	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Betalningar	=2+3	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

			År	År	År	År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2028–2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Betalningar	(5)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTALA anslag för RUBRIK 2 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Betalningar	=5+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	2	Finansiering av registret
------------------------------------	---	---------------------------

GD: <CLIMA - registret>			År	År	År	År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2028–2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Driftsanslag										
budgetpost [XX.YY.YY.YY] Registret – Driftsutgifter	Åtaganden	(1a)	2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	14,275	90,266
	Betalningar	(2a)		2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	75,541
Budgetpost	Åtaganden	(1b)								0
	Betalningar	(2b)								0
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁸⁸										
Budgetpost		(3)	6,604	14,178	23,491	23,491	23,491	23,491	23,491	138,239
TOTALA anslag	Åtaganden	=1a+1b+3	9,209	25,303	41,128	37,766	37,766	37,766	37,766	228,505

⁸⁸ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

för GD < CLIMA - registret >	Betalningar	=2a+2b+3	6,604	16,782	34,617	41,128	37,766	37,766	37,766	213,780
------------------------------	-------------	----------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------

			År	År	År	År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2028–2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	14,275	88,466
	Betalningar	(5)		2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	74,191
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program			6,604	14,178	23,491	23,491	23,491	23,491	23,491	138,239
TOTALA anslag för RUBRIK 2 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	9,209	25,303	41,128	37,766	37,766	37,766	37,766	226,705
	Betalningar	=5+6	6,604	16,782	34,617	41,128	37,766	37,766	37,766	212,430

			År	År	År	År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2028–2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Betalningar	(5)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)			p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTALA anslag för rubrikerna 1–3	Åtaganden	=4+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Betalningar	=5+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
--	-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Rubrik i den fleråriga budgetramen	4	”Administrativa utgifter” – Bidrag från Emsa								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

GD: <CLIMA>		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT Budgetram 2028–2034
• Personalresurser		0	0	0	0	0	0	0	0
• Bidrag från Emsa		4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907
• Övriga administrativa utgifter		0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALT GD <CLIMA>	Anslag	4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907

TOTALA anslag för RUBRIK 4 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907
---	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT Budgetram 2028–2034
TOTALA anslag för RUBRIK 1–4	Åtaganden	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

3.2.2 Beräknad output som finansierats med driftsanslag (ska inte fyllas i för decentraliserade byråer)

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output			År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	TOTALT 2028–2034
↓			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034									
OUTPUT																		
	Typ	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.
Specifikt MÅL nr 1.1.2 – Avfall																		
Tekniskt stöd för anpassning av processer och bestämmelser för övervakning, rapportering och verifiering								0,500		0,500		0,500		0,500			0	2,000
Teknisk genomförbarhetsstudie och provning				0,500		0,500		0,500		0,500							0	2,000
SPECIFIKT MÅL nr 1.1.2 – CCU																		
Stödstudie för översyn av sekundärlagstiftning			1	0,500													1	0,500
Stödstudie för att bedöma genomförandet															1	0,500	1	0,500
Delsumma för specifikt mål nr 1.1.2			1	1,000	0	0,500	0	1,000	0	1,000	0	0,500	0	0,500	1	0,500	2	5,000
SPECIFIKT MÅL nr 1.1.3 – Koldioxidläckage																		
Sektorsvisa alternativa riktmärken, tekniskt bistånd för utveckling				0,500		0,500		0,500									0	1,500
Gratis tilldelning: fortsättning av NIMS- och FA-processerna efter 2030				0,500		0,500		0,500									0	1,500
Gratis tilldelning: utveckla och genomföra villkorlighetsregler				0,500		0,500		0,500									0	1,500

Gratis tilldelning: utbildning och kapacitetsuppbyggnad för nationella behöriga myndigheter										0,500		0,500		0,500			0	1,500
Gratis tilldelning: förbättrad tillsyn, information till medlemsstaterna och administrativa kontroller										0,500		0,500		0,500			0	1,500
Delsumma för specifikt mål nr 1.1.3	0	1,500	0	1,500	0	1,500	0	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0,000	0	7,500		
SPECIFIKT MÅL nr 1.2.1 – Integrering av kolupptag																		
Studie som ska ses över 2034										1	0,500						1	0,500
Studie för utvidgning till nya typer av upptag										1	0,500						1	0,500
Studie för inköpsprogram										1	0,500						1	0,500
Meddelande om uppmaningar att köpa upptag														1	0,200		1	0,200
Genomförande av inköpsprogrammet											0,500		0,200		0,200		0	0,900
Förberedelse av auktioner (gemensam auktionsplattform)											0,200		0,100		0,100		0	0,400
Registerändringar (intern märkning av utsläppsrätter)											0,200		0,100		0,100		0	0,400
CRCF-register: annullering av krediter											0,200		0,100		0,100		0	0,400
Delsumma för specifikt mål nr 1.2.1	0	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0,000	3	2,600	0	0,500	1	0,700	4	3,800		
SPECIFIKT MÅL nr 1.3.1 – luftfart																		
uppdatera rapporteringsmallen för att återspegla ökad geografisk räckvidd				0,100		0,100		0,100									0	0,300
uppdatera Eurocontrols verktyg				0,100		0,100		0,100									0	0,300

för små utsläppskällor (affärsflygplan)																		
uppdatera rapporteringsmallen för att återspegla stödet till hållbara flygbränslen				0,100		0,100		0,100									0	0,300
stöd till prissättning av växthusgaser i tredjeländer				0,500		0,500		0,500		0,500		0,500		0,500		0,500	0	3,500
Delsumma för specifikt mål nr 1.3.1			0	0,8	0	0,8	0	0,8	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	4,400
SPECIFIKT MÅL nr 1.3.2 – sjöfart																		
Risk för kringgående (studie, it- anpassningar, realtidsövervakning)				0,100		0,100		0,100		0,100		0,100		0,100		0,100	0	0,700
studie för att bedöma den kommande IMO- mekanismen				0,500													0	0,500
Delsumma för specifikt mål nr 1.3.2			0	0,600	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	1,200
TOTALT			1	3,900	0,000	2,900	0,000	3,400	0	2,600	3,000	4,700	0,000	2,600	2	1,800	7	22,400

3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.3.1 Anslag i den antagna budgeten

ANTAGNA ANSLAG	År	År	År	År	År	År	År	TOTALT 2028–2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
RUBRIK 4								
Personalresurser	3,451	4,243	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	28,069
Övriga administrativa utgifter	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	1,400
Delsumma för RUBRIK 4	3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
Utanför RUBRIK 4								
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469

3.2.3.2 Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År	År	År	År	År	År	År	TOTALT 2028–2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
RUBRIK 4								
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 4	4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907
Utanför RUBRIK 4								
Personalresurser	6,357	1,060	23,051	27,292	27,557	27,557	27,557	153,866
Övriga utgifter av administrativ karaktär (genomförandeorgan för bidrag)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Andra utgifter av administrativ natur	0,248	0,743	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	8,490
Delsumma utanför RUBRIK 4	6,604	13,528	22,352	26,356	26,626	26,626	26,626	148,719
TOTALT	6,604	13,528	22,352	26,356	26,626	26,626	26,626	148,719

3.2.3.3 Totala anslag

TOTALT ANTAGNA	År	År	År	År	År	År	År	TOTALT 2028–2034
-------------------	----	----	----	----	----	----	----	---------------------

ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSÄTTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
RUBRIK 4								
Personalresurser	3,451	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	4,033	28,069
Övriga administrativa utgifter	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	1,400
Delsumma för RUBRIK 4	3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
Utanför RUBRIK 4								
Personalresurser	6,357	14,495	23,051	27,292	27,557	27,557	27,557	153,866
Andra utgifter av administrativ natur	0,248	0,743	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	8,490
Delsumma utanför RUBRIK 4	6,604	1,060	24,551	28,792	29,057	29,057	29,057	162,356
TOTALT	10,255	17,971	26,795	30,589	30,589	30,589	30,589	178,188

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov kompletterat med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

3.2.4 Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.4.1 Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

ANTAGNA ANSLAG	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	14	17	17	17	17	17	17
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
(Indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
(Direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)							
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	7	9	9	7	7	7	7
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0

Post för admin. stöd	• vid huvudkontoret	0	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	• vid EU:s delegationer	0	0	0	0	0	0	0
(kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
(kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 4		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 4		0	0	0	0	0	0	0
TOTALT		21	26	26	24	24	24	24

3.2.4.2 Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
(Indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
(Direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (registret)	24	48	80	80	80	80	80
• Extern personal (heltidsekvivalenter)							
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
Post för admin. stöd	• vid huvudkontoret	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	• vid EU:s delegationer	0	0	0	0	0	0
(kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0
(kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 4		0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 4		4	22	28	60	62	62
TOTALT		28	70	108	140	142	142

3.2.4.3 Totalt personalbehov

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	14	17	17	17	17	17	17
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
(Indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
(Direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	24	48	80	80	80	80	80
• Extern personal (heltidsekvivalenter)							
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	7	9	9	9	9	9	9
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
Post för admin. stöd	• vid huvudkontoret	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	• vid EU:s delegationer	0	0	0	0	0	0
(kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0
(kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 4		0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 4		4	22	28	60	62	62
TOTALT	49	96	134	164	166	166	166

Personal som behövs för att genomföra förslaget (heltidsekvivalenter):

	Täcks av befintlig personal vid kommissionens avdelningar	Särskild ytterligare personal*		
		Finansieras genom rubrik 4 eller forskning	Finansieras genom BA-post	Finansieras genom avgifter
Tjänster i tjänsteförteckningen		17	Ej tillämpligt	80
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter,		9		62

vikarier)				
-----------	--	--	--	--

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Personalbehovet avser de ytterligare uppgifter som krävs för att genomföra det ändrade och utvidgade utsläppshandelssystemet som presenteras i detta förslag. Dessa omfattar fortsatt förvaltning och utveckling av unionsregistret samt genomförande av åtgärder rörande sjötransport, förvaltning av åtgärder för att förebygga koldioxidläckage, koppling till tredjeländers utsläppshandelssystem, utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta avfall och icke-permanent avskiljning och användning av koldioxid (CCU) samt en inre marknad för avskild koldioxid.
Extern personal	Personalbehovet motsvarar behovet av att fortsätta innovationsfondens verksamhet och inrätta och genomföra banken för avkarbonisering inom industrin och inköp av permanenta kolupptag samt administrativa uppgifter i samband med unionsregistret.

3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

De resurser som begärs i detta förslag omfattar verksamhet som utnyttjar befintliga it-system. Behovet av ytterligare it-investeringar kommer att ses över i framtida förslag, särskilt framtida delegerade akter om unionsregistrets funktion, it-kopplingen till Förenade kungarikets utsläppshandelsregister och den förbättrade driftsmodellen för registret.

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT Budgetram 2028–2034
RUBRIK 4								
It-utgifter (centralt)	0	0	0	0	0	0	0	0
Delsumma för RUBRIK 4	0	0	0	0	0	0	0	0
Utanför RUBRIK 4								
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0	0	0	0	0	0	0	0
Delsumma utanför RUBRIK 4	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALT	0	0	0	0	0	0	0	0

3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Utgifterna bör täckas av en kombination av medel från den fleråriga budgetramen från Europeiska konkurrenskraftsfonden (efterföljaren till Life-programmet) och externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen
- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen

3.2.7 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☐ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☒ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

I avtalet om koppling av EU:s och Förenade kungarikets utsläppshandelssystem föreskrivs ett bidrag från Förenade kungariket till vissa aspekter av hur EU:s utsläppshandelssystem fungerar.

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
- ☒ Påverkan på egna medel
- ☒ Påverkan på andra inkomster
- ☐ Ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

Tre befintliga budgetposter för innovationsfonden

Nya budgetposter för banken för avkarbonisering inom industrin ska inrättas (tre)

Nya budgetposter för uttagsanläggningar ska inrättas (tre)

Nya budgetposter för stöd till prissättning av utsläpp av växthusgaser från luftfarten i tredjeländer

Nya budgetposter för stöd till prissättning av utsläpp av växthusgaser från sjötransporter i tredjeländer

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

Enligt förslaget ska intäkter från auktionering av utsläppsrätter göras tillgängliga för följande:

- Finansiering av **unionsregistrets** funktion och faciliteten för köp av internationella reduktionsenheter.
- Inköp av permanenta certifierade **kolupptag**, med tanke på den förväntade kostnadsskillnaden mellan upptag och utsläppsrätter inom EU:s

utsläppshandelssystem, och att intäkterna från denna auktionering kommer att räknas som externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.

– **Moderniseringsfonden**, där en andel av taket även i fortsättningen kommer att avsättas för detta ändamål, medan en ytterligare andel kommer att tilldelas stödmottagande medlemsstater genom banken för avkarbonisering inom industrin.

– **Innovationsfonden**, där intäkterna utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.

– **Banken för avkarbonisering inom industrin**, där intäkterna utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål. Alla inkomster som genereras av bankens verksamhet kommer också att utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.

– För att underlätta prissättningen av växthusgasutsläpp från **luftfarts- och sjöfartssektorerna** i tredjeländer.

I den preliminära överenskommelsen om koppling av EU:s och Förenade kungarikets utsläppshandelssystem föreskrivs dessutom ett **bidrag från Förenade kungariket** till vissa aspekter av hur EU:s utsläppshandelssystem fungerar.

4. DIGITALA INSLAG

Ej tillämpligt

4.1 Krav med digital relevans

Ej tillämpligt

4.2 Data

Ej tillämpligt

4.3 Digitala lösningar

Ej tillämpligt

4.4 Interoperabilitetsbedömning

Ej tillämpligt

4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Ej tillämpligt