

# Regeringens proposition

## 2023/24:142



EU:s nya utsläppshandelssystem för fossila bränslen

Prop.  
2023/24:142

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 maj 2024

*Ulf Kristersson*

*Romina Pourmokhtari*  
(Klimat- och näringslivsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till ändringar i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Ändringarna föreslås med anledning av den senaste revideringen av EU:s utsläppshandelsdirektiv. Revideringen innebär att det införs ett nytt utsläppshandelssystem som omfattar utsläpp från byggnader, vägtransporter och vissa ytterligare sektorer. Utsläppshandelssystemet är EU:s viktigaste styrmedel för att fasa ut utsläppen från fossila bränslen och nå klimatmålen till 2030 och 2050. En gemensam prissättning av bl.a. koldioxid på EU-nivå innebär att hela EU ställer om på ett kostnadseffektivt sätt. Genom det nya utsläppshandelssystemet kommer ytterligare verksamheter att omfattas av EU-gemensam prissättning av utsläpp av växthusgaser.

Det föreslås bestämmelser som gör det möjligt att föreskriva att utsläpp av koldioxid genom förbränning av bränslen som används i byggnader, för vägtransporter och inom vissa ytterligare sektorer ska omfattas av det nya utsläppshandelssystemet. Straffbestämmelserna i lagen anpassas efter det nya utsläppshandelssystemet.

Det föreslås också ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för sådana beslut om avvisning eller kvarhållande av fartyg och beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som fattas inom ramen för det befintliga systemet för handel med utsläppsrätter.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2024.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser .....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	11
4	EU:s nya utsläppshandelssystem för byggnader, vägtransporter och ytterligare sektorer.....	12
4.1	EU:s utsläppshandelssystem utvecklas.....	12
4.2	Krav ställs på aktörer som är skyldiga att betala punktskatt på bränsle .....	13
4.3	Skyldigheter för verksamhetsutövare .....	14
5	Sveriges deltagande i det nya utsläppshandelssystemet .....	16
5.1	Deltagande i systemet.....	16
5.2	Ytterligare sektorer bör inkluderas från start.....	17
5.3	En kompensation till hushåll och företag för drivmedelspriser .....	19
6	Genomförandet av det nya utsläppshandelssystemet .....	21
6.1	Utsläppshandelssystemet ska regleras i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.....	21
6.2	Krav på tillstånd för bränsleverksamheter.....	22
6.3	Utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter.....	27
6.4	Tillsynsmyndighetens rätt att få tillträde till bränsleverksamheter.....	30
6.5	Utvidgat straffansvar för otillåtet utsläpp av växthusgaser .....	30
7	Tvångsmedel mot fartyg bör bekostas av rederierna.....	32
8	Ikraftträdande.....	33
9	Konsekvenser.....	34
9.1	Vilka berörs av regleringen? .....	34
9.2	Konsekvenser för företag och hushåll .....	35
9.3	Konsekvenser för offentlig sektor .....	42
9.4	Konsekvenser för miljön .....	44
9.5	Sociala konsekvenser .....	45
9.6	Överensstämmelse med EU-rätten .....	45
10	Författningskommentar.....	46
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem .....	53
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian Förslag på författningsändringar för att införa ett	

	utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp, ETS 2 .....	122
Bilaga 3	Promemorians lagförslag .....	125
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna .....	130
Bilaga 5	Lagförslaget i promemorian Förslag på förordningsändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS .....	131
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna .....	132
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag .....	133
Bilaga 8	Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser .....	133
Bilaga 9	Lagrådets yttrande .....	139
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 maj 2024 .....	140

## Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

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

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

Prop. 2023/24:142

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

*dels* att 2, 5–7, 9, 16, 25, 26, 31, 33 och 38 §§ ska ha följande lydelse, *dels* att det ska införas en ny paragraf, 4 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>2</sup>

I denna lag avses med

utsläpp av växthusgaser:

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

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

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

2. frigörande av koldioxid från ett luftfartyg i en flygverksamhet, *eller*  
3. frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg i en sjötransportverksamhet, *eller*  
4. frigörande av koldioxid från en bränsleverksamhet,

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

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

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

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

### 4 b §

*I denna lag avses med*

bränsleverksamhet: en verksamhet som innebär att bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion,

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2023:695.

*bränsleprodukter: energiprodukter som avses i 1 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi och som används för förbränning samt produkter som avses i 2 kap. 4 § samma lag och som används för förbränning,*

*tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion: hantera bränsleprodukter på ett sätt som innebär att skattskyldighet inträder enligt lagen om skatt på energi, och*

*frigörande av koldioxid från en bränsleverksamhet: tillgängliggörande av bränsleprodukter för konsumtion, där frigörandet motsvaras av den mängd koldioxid som frigörs vid förbränning av bränsleprodukterna.*

5 §<sup>3</sup>

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

1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet

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

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

2. i fråga om en sjötransportverksamhet

a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller

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

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

3. driver en bränsleverksamhet.

I denna lag avses med

utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i

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

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

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, eller

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

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

7 §<sup>5</sup>

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter om att

1. det för en anläggning eller en bränsleverksamhet ska krävas tillstånd till utsläpp av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla, och

2. en verksamhetsutövare för en anläggning vars verksamhet inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna behålla tillståndet.

9 §<sup>6</sup>

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser, om

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

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

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2023:695.

- Prop. 2023/24:142
3. de tillstånd som behövs enligt miljöbalken eller äldre miljölagstiftning saknas,
  4. tillståndet ersätts med ett nytt tillstånd, eller
  5. verksamheten inte kräver tillstånd till utsläpp av växthusgaser, och tillståndsmyndigheten inte har beslutat att verksamhetsutövaren får behålla tillståndet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 § *andra stycket*.
5. verksamheten inte kräver tillstånd till utsläpp av växthusgaser, och tillståndsmyndigheten inte har beslutat att verksamhetsutövaren får behålla tillståndet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 § 2.

16 §<sup>7</sup>

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

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

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

3. en sjötransportverksamhet.

Verksamhetsutövaren ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen av *växthusgaser* från

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

2. *en bränsleverksamhet för vilken det krävs tillstånd till utsläpp av växthusgaser,*

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

4. en sjötransportverksamhet.

25 §<sup>8</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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

2. när utsläpp av växthusgaser ska anses ha skett,

3. rapportering av hur kostnader som har samband med skyldigheten att överlämna utsläppsrätter i en bränsleverksamhet har förts över på slutanvändare,

2. verifiering av uppgifter, och

3. ackreditering av kontrollörer.

4. verifiering av uppgifter, och

5. ackreditering av kontrollörer.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2023:695.



26 §<sup>9</sup>

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring, tillsyn, *avvisning eller kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn* enligt

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

31 §<sup>10</sup>

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

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

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

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

33 §<sup>11</sup>

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 § *första stycket*, ska

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en *bränsleverksamhet* eller en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning, och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2023:695.

Prop. 2023/24:142 dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år. stöd av 7 § 1, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

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

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

38 §

Om en gärning som avses i 34–37 §§ är ringa döms det inte till ansvar. Om en gärning som avses i 34–37 §§ är ringa *ska det inte dömas till ansvar.*

*Det ska inte heller dömas till ansvar om en gärning som avses i 33 § första stycket är ringa och gärningen har begåtts i en bränsleverksamhet.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2024.

Utsläppshandelssystemet, som regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (utsläppshandelsdirektivet) är EU:s viktigaste styrmedel för att fasa ut utsläppen från fossila bränslen och nå klimatmålen till 2030 och 2050.

Europaparlamentet och rådet antog i maj 2023 ett direktiv som innebär att det införs ett nytt utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp (ETS 2). Direktivet, vars fullständiga namn är 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, finns i *bilaga 1*. Direktivet ska vara genomfört senast den 30 juni 2024.

Naturvårdsverket redovisade i november 2023 promemorian Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp, ETS 2, (KN2023/04296). Promemorian, som i denna proposition benämns promemorian om ETS 2, är Naturvårdsverkets redovisning av ett regeringsuppdrag om att föreslå de författningsändringar som krävs för att genomföra ändringarna i utsläppshandelsdirektivet som avser det nya utsläppshandelssystemet. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 2*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. I januari 2024 inkom Naturvårdsverket med den kompletterande promemorian Analys av opt-in av ytterligare sektorer – kompletterande underlag till Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdraget om ETS 2 (KN2024/00062). Promemoriorna har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren finns tillgängliga i Klimat- och näringslivsdepartementet (KN2024/00062).

I promemorian Förslag på förordningsändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS, som Naturvårdsverket redovisade i juni 2023, föreslås förutom förordningsändringar en ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser (KN2023/03655). Förslaget har samband med de ändringar som föreslogs i propositionen Nya verksamheter i utsläppshandelssystemet (prop. 2022/23:144). Naturvårdsverkets lagförslag i denna del finns i *bilaga 5*. Promemorian, som i denna proposition benämns promemorian om ETS 1, har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissvaren finns tillgängliga i Klimat- och näringslivsdepartementet (KN2023/03655).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 25 april 2024 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget i *bilaga 7*. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. I förhållande till lagrådsremissen har vissa språkliga och redaktionella ändringar gjorts.

## 4 EU:s nya utsläppshandelssystem för byggnader, vägtransporter och ytterligare sektorer

### 4.1 EU:s utsläppshandelssystem utvecklas

I syfte att genomföra Kyotoprotokollet beslutade EU 2003 att införa ett gemensamt system för handel med utsläppsrätter, Emission Trading System (EU ETS eller utsläppshandelssystemet). Systemet syftar till att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser inom unionen.

Vilka verksamheter, produktionssätt och bränslen som omfattas av utsläppshandelsdirektivet har varierat i takt med att utsläppshandelssystemet utvecklats och kraven skärpts. I det befintliga systemet, kallat ETS 1, ingår utsläpp från tung industri, elproduktion, större fjärrvärmeanläggningar, luftfart och sjöfart.

Varje utsläppsrätt i ETS 1 ger en rätt att släppa ut ett ton koldioxid eller andra gaser motsvarande ett ton koldioxid under en bestämd tidsperiod. Det totala antalet utsläppsrätter inom utsläppshandelssystemet är begränsat, och därmed har systemet ett utsläppstak. Antalet nya utsläppsrätter som utfärdas sänks från år till år. På så sätt begränsas den mängd växthusgaser som sammantaget får släppas ut från de verksamheter som omfattas av systemet. Tanken är alltså att utbud och efterfrågan ska reglera priset. Den gradvisa minskningen av antalet utsläppsrätter leder till att det blir mindre kostsamt att minska utsläppen än att införskaffa fler utsläppsrätter. ETS 1 är en bärande del i EU:s klimatlagstiftning, som syftar till att EU ska nå målet om att minska nettoutsläppen med minst 55 procent till 2030, jämfört med 1990.

Utsläppshandelssystemet regleras i utsläppshandelsdirektivet. Det finns ett antal genomförandeakter till direktivet. Här kan särskilt nämnas kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen).

Revideringen av utsläppshandelsdirektivet genom direktiv (EU) 2023/959 ingår som en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, 55-procentpaketet (även kallat Fit for 55-paketet). Revideringen innebär bland annat att ett nytt utsläppshandelssystem för byggnader, vägtransporter och ytterligare sektorer etableras. När det i det följande hänvisas till bestämmelser i utsläppshandelsdirektivet avses direktivet efter ändringarna.

Det nya utsläppshandelssystemet benämns ETS 2 och är ett separat utsläppshandelssystem med ett eget utsläppstak och egna utsläppsrätter. Det är därmed inte kopplat till ETS 1. ETS 2 omfattar, med vissa undantag, utsläpp av koldioxid från förbränning av bränslen inom vägtransport, förbränning av bränslen i hushåll och kommersiella byggnader och förbränning av bränslen inom energi- och tillverkningsindustrin som inte omfattas av ETS 1. Utsläppskällorna specificeras närmare genom hän-

visning till definitioner i riktlinjer från FN:s klimatpanel (IPCC) om nationell inventering av växthusgaser från 2006 (se bilaga III till utsläppshandelsdirektivet). Medlemsstaterna kan också välja att inkludera utsläpp från andra verksamheter än de verksamheter som anges i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet.

Handeln med utsläppsrätter inleds 2027 då utsläppsrätter börjar auktioneras ut. Antalet nya utsläppsrätter minskar årligen i en takt som ska resultera i 42 procent lägre utsläpp 2030 jämfört med 2005 från de berörda sektorerna. Om vissa villkor kopplade till exceptionellt höga gas- eller oljepriser uppfylls, kan starten av systemet fördröjas till 2028. Redan från den 1 januari 2025 ska dock berörda aktörer ha ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser från verksamheter som omfattas av ETS 2 samt övervaka och rapportera utsläpp.

Utsläppsrätter kommer att utfärdas genom auktionering och till skillnad från ETS 1 tillämpas ingen gratis tilldelning av utsläppsrätter.

ETS 2 är ett så kallat uppströmssystem. Kraven på övervakning av utsläpp och skyldighet att överlämna utsläppsrätter ligger enligt utsläppshandelsdirektivet inte hos användaren av bränslet. I stället ligger kraven på övervakning av utsläpp och skyldighet att överlämna utsläppsrätter i första hand hos den som sätter bränslet på marknaden, exempelvis producenter, distributörer och importörer. Detta innebär i praktiken att den som tillgängliggör bränslet för konsumtion behöver känna till vad bränslet slutligen används till för att kunna rapportera rätt bränslemängder så att rätt mängd utsläppsrätter kan överlämnas.

Systemet är avsett att bygga på befintliga rättsliga ramar för punktskatter som fastställts i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet) och rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler för punktskatt (punktskattedirektivet). För svensk del genomförs dessa direktiv genom lagen (1994:1776) om skatt på energi.

## 4.2 Krav ställs på aktörer som är skyldiga att betala punktskatt på bränsle

### Reglerade enheter

Den som driver en tillståndspliktig verksamhet inom ramen för ETS 2 benämns i utsläppshandelsdirektivet reglerad enhet. Den reglerade enheten är den fysiska eller juridiska person som frisläpper bränslen för konsumtion inom de sektorer som anges i bilaga III, dvs. inom byggnads- och vägtransportsektorerna och vissa ytterligare sektorer. I direktivet anges att den reglerade enheten ska vara den som är skyldig att betala den punktskatt som förfallit till betalning. Medlemsstaten kan också utse någon annan att vara en reglerad enhet.

Det är endast frisläppande av bränslen för konsumtion som omfattas av verksamhetsbeskrivningen i bilaga III i utsläppshandelsdirektivet. Uttrycket frisläppande för konsumtion har motsvarande innebörd som enligt artikel 6.3 i punktskattedirektivet. Av artikeln framgår i huvudsak att

Prop. 2023/24:142 frisläppande för konsumtion är när varor avviker från ett uppskovsförfarande, när varor för vilka punktskatt ännu inte betalats förvaras eller lagras utanför ett uppskovsförfarande, när varor tillverkas eller bearbetas utanför ett uppskovsförfarande, när varor importeras och inte omedelbart hänförs till ett uppskovsförfarande och när varor förs in otillåtet.

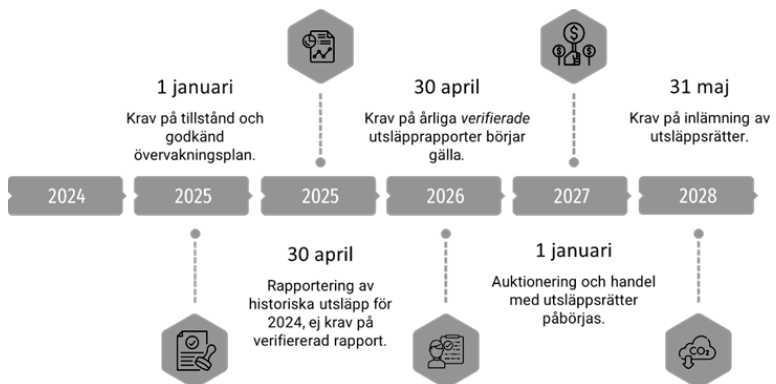
## Bränslen som omfattas

De bränslen som omfattas av ETS 2 beskrivs genom hänvisning till energiskattedirektivet (artikel 3 af i utsläppshandelsdirektivet). Energiskattedirektivet är i dessa delar genomfört i 1 kap. 3 § och 2 kap. 4 § lagen om skatt på energi. De bränslen som omfattas är bland annat bensen, dieselbrännolja, fotogen, gasol, naturgas, kol, koks och tjock eldningsolja. Bränslen med emissionsfaktor noll undantas enligt bilaga III till utsläppshandelsdirektivet.

## 4.3 Skyldigheter för verksamhetsutövare

I detta avsnitt beskrivs de skyldigheter som verksamhetsutövare har i ETS 2. I figur 4.1 nedan framgår viktiga tidpunkter när nya krav enligt ETS 2 börjar gälla.

Figur 4.1 Tidslinje med tidpunkter när nya krav enligt ETS 2 börjar gälla



## Krav på tillstånd

Från och med den 1 januari 2025 ska medlemsstaterna säkerställa att inga reglerade enheter bedriver sådan verksamhet som avses i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet utan tillstånd från behörig myndighet (artikel 30b.1).

Den reglerade enheten ska i sin ansökan om tillstånd beskriva den reglerade enheten, vilken typ av bränslen som enheten släpper för konsumtion och hur bränslena frisläpps för konsumtion. Ansökan ska även innehålla en beskrivning av slutanvändningen av bränslena samt hur den

reglerade enheten planerar att övervaka utsläppen av växthusgaser i enlighet med de genomförandeakter som kommissionen har antagit. Prop. 2023/24:142

Baserat på den reglerade enhetens ansökan ska den behöriga myndigheten utfärda ett tillstånd, om den bedömer att den reglerade enheten kommer att kunna övervaka och rapportera sina utsläpp.

## **Övervakning och rapportering av utsläpp**

ETS 2-reglerna för övervakning och rapportering av utsläpp ska börja gälla den 1 januari 2025 (artikel 30f). Det innebär att det första året då rapportering av verifierade utsläpp ska ske är 2026, eftersom rapporteringen ska avse utsläpp som skett under det föregående kalenderåret. Verifiering och rapportering av utsläpp ska ha skett senast den 30 april varje år eller vid ett tidigare datum som den behöriga myndigheten beslutar om. Även historiska utsläpp för 2024 ska rapporteras av reglerade enheter som den 1 januari 2025 innehar ett tillstånd. Rapportering av historiska utsläpp för 2024 ska ske senast den 30 april 2025. Dessa utsläpp behöver dock inte vara verifierade.

Principerna för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp fastställs i utsläppshandelsdirektivet. Mer detaljerade krav finns i övervaknings- och rapporteringsförordningen, som har kompletterats med särskilda bestämmelser för verksamheter inom ETS 2 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/2122 av den 12 oktober 2023 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/2066 vad gäller uppdatering av övervakningen och rapporteringen av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (ändringsförordningen till övervaknings- och rapporteringsförordningen).

Övervakningen och rapporteringen av utsläpp inom ETS 2 bygger på att en reglerad enhet i största möjliga mån kan avgöra vilka som är slutanvändare av bränslen. Genom en spårbar kedja från den som frisläpper ett bränsle för konsumtion till den som slutligen använder bränslet minskar risken för att utsläpp rapporteras felaktigt och att utsläppsrätter betalas för bränslen som inte omfattas av ETS 2. I övervaknings- och rapporteringsförordningen specificeras olika metoder för att bestämma slutanvändare av ett bränsle. Under vissa förutsättningar kan dock avsteg från metoderna göras.

## **Överlämnande av utsläppsrätter**

Från och med 2028 ska reglerade enheter senast den 31 maj varje år överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de verifierade utsläppen för föregående år i fråga om den mängd bränslen som frisläppts för konsumtion inom de verksamheter som omfattas av ETS 2 (artikel 30e.2).

## **Undvikande av dubbelräkning av utsläpp och ekonomisk ersättning**

Medlemsstaterna ska säkerställa att de reglerade enheterna på ett tillförlitligt och korrekt sätt och för varje bränsletyp kan identifiera och

Prop. 2023/24:142 dokumentera de exakta bränslemängder som frisläpps för konsumtion och som används för förbränning i de verksamheter som omfattas av ETS 2. Även den slutliga användningen av de bränslen som frisläpps för konsumtion av de reglerade enheterna ska identifieras och dokumenteras. Medlemsstaterna ska dessutom vidta lämpliga åtgärder för att begränsa risken för dubbelräkning av utsläpp som omfattas av ETS 2 och utsläpp som omfattas av ETS 1 samt för risken att utsläppsrätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av ETS 2 (artikel 30f.5).

Kommissionen kommer att anta genomförandeakter med närmare regler för att undvika dubbelräkning och för att undvika att utsläppsrätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av ETS 2 samt för att tillhandahålla ekonomisk ersättning till slutkonsumenter av bränslen där sådan dubbelräkning eller sådant överlämnande av utsläppsrätter inte kan undvikas.

## Rapportering av överförda kostnader

Från 2028 ska varje reglerad enhet rapportera den genomsnittliga andelen kostnader för överlämnade utsläppsrätter som de fört över på konsumenterna det föregående året (artikel 30f.3). Kommissionen ska anta genomförandeakter med krav och mallar för dessa rapporter.

# 5 Sveriges deltagande i det nya utsläppshandelsystemet

## 5.1 Deltagande i systemet

Det nya utsläppshandelsystemets operativa fas kommer att inledas 2027, eller 2028 om priserna på olja och gas har överstigit vissa nivåer under 2026.

Utsläppshandelsdirektivet innehåller en möjlighet för en medlemsstat som har infört en koldioxidskatt att under perioden 2027–2030 delvis stå utanför ETS 2. En behörig myndighet i en medlemsstat kan under vissa förutsättningar undanta reglerade enheter från skyldigheten att, för ett visst år, överlämna utsläppsrätter (artikel 30e.3). En sådan förutsättning är att de reglerade enheter som undantas betalar en nationell koldioxidskatt som är högre än det genomsnittliga auktionspriset i ETS 2 det aktuella året. Även om de reglerade enheterna är undantagna från kravet att överlämna utsläppsrätter ska de övervaka och rapportera utsläppen.

*Ekonomistyrningsverket, Maskinentreprenörerna, Region Kalmar län och 2030-sekretariatet* anser att Sverige ska delta från start i ETS 2. *Energiföretagen Sverige* anser att en senareläggning bör övervägas eller att en samordning av styrmedel ska göras. *Jernkontoret* menar att Sverige bör vänta med införandet av ETS 2 till 2030 när EU:s gränsjusteringsmekanism för koldioxid (CBAM) har genomförts i större utsträckning.

För att få skjuta upp deltagandet skulle en medlemsstat ha meddelat detta till kommissionen senast den 31 december 2023 (artikel 30e.3 a). Det har inte Sverige gjort. I den senaste klimathandlingsplanen (skr. 2023/24:59)



bedömde regeringen att Sverige bör delta från start i ETS 2, dvs. från och med den 1 januari 2025. Auktionering och handel med utsläppsrätter påbörjas dock tidigast den 1 januari 2027.

Införandet av ett nytt utsläppshandelssystem för byggnader, vägtransporter och vissa andra utsläpp innebär att EU kommer att ha gemensam prissättning i sektorer där utsläppsminskningarna på många håll i unionen varit otillräckliga. Sverige har högre åtaganden än de flesta andra medlemsstater enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (ansvarsfördelningsförordningen, ESR). Enligt ansvarsfördelningsförordningen behöver Sverige minska utsläppen med 50 procent till 2030 jämfört med 2005 i de sektorer som omfattas av förordningen. Prissättningen inom ETS 2 är med stor sannolikhet inte tillräcklig för att på egen hand uppnå vare sig Sveriges ESR-åtaganden eller våra nationella mål. Syftet med ETS 2 har inte heller varit att det ensamt ska uppfylla länders åtaganden. Även om systemets effekter till 2030 skulle bli begränsade innebär systemet ett första steg och en etablering av ett styrmedel som har stor potential att över tid minska unionens utsläpp på ett kostnadseffektivt sätt.

Om Sverige hade skjutit upp sitt deltagande skulle Sverige inte få ta del av auktionsintäkter från systemet. Sverige skulle samtidigt behöva betala till den sociala klimatfond som har inrättats för att motverka negativa sociala effekter av ETS 2. Denna skyldighet är inte avhängig en medlemsstats deltagande i systemet.

## 5.2 Ytterligare sektorer bör inkluderas från start

**Regeringens bedömning:** Sverige bör använda möjligheten att inkludera fler verksamheter i ETS 2 än de som omfattas av bilaga III till utsläppshandelsdirektivet. Inkluderingen av fler sektorer bör ske redan från det att systemet börjar användas, dvs. den 1 januari 2025.

**Förslaget i promemorian om ETS 2** stämmer överens med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** 2030-sekretariatet, Drivkraft Sverige, Einride, Ekonomistyrningsverket, Energigas Sverige, Konjunkturinstitutet, Maskinentreprenörerna, Mobility Sweden, Naturskyddsföreningen, Region Kalmar län, Region Stockholm, Skogsstyrelsen, St1 Sverige AB, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svenska bioenergiföreningen och Transportföretagen tillstyrker en tidig inkludering av fler sektorer i det svenska genomförandet. Trafikverket menar att det av flera skäl är lämpligt att inkludera så stor del av drivmedelsanvändningen som möjligt i ETS 2, men att ytterligare analys behövs för bantrafiken. Transportstyrelsen ser positivt på förslaget att inkludera fritidsbåtar, men menar att mer analys kan behövas vad gäller fiskefartyg.

Region Norrbotten och Sveriges Fiskares Producentorganisation (SFPO) avstyrker en tidig inkludering av fler sektorer. Lantbrukarnas Riksförbund avstyrker inkludering av jord- och skogsbrukets arbets-

maskiner och får stöd av *Lantmännen Biorefineries AB*. *Skogsindustrierna* menar att en inkludering av skogs- och jordbruksmaskiner i ETS 2 bör analyseras utifrån hur andra medlemsstater agerar och utifrån påverkan på internationell konkurrenskraft innan något beslut fattas. *Jordbruksverket* menar att en inkludering av fler sektorer förutsätter att konsumenter och verksamheter fullt ut kompenseras, för att inte leda till kraftigt försämrad lönsamhet och försämrad konkurrenskraft jämfört med de lantbrukare i andra medlemsstater vars utsläpp inte inkluderats inom ETS2. *Swedavia AB* anser att tillämpningen av ETS 2 bör inledas med grundförslaget och att man bör utvärdera det innan man utvidgar och inkluderar ytterligare verksamheter. *Swedish Pelagic Federation PO* anser att en inkludering av fiskefartyg riskerar att medföra en konkurrenssnedvridning i förhållande till fiskerisektorn i andra länder som inte introducerar motsvarande instrument, och att en sådan inkludering kan motverka andra av staten satta mål som rör livsmedelsförsörjning och livsmedelsberedskap.

**Skälen för regeringens bedömning:** En medlemsstat får från och med 2027 inkludera fler verksamheter i ETS 2 än de som anges i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet. Utvidgningen ska godkännas av kommissionen genom en delegerad akt. Ytterligare utsläppsrätter som utfärdas till följd av utvidgningen ska auktioneras ut och medlemsstaten ska få intäkterna.

En inkludering av fler sektorer i Sveriges genomförande av ETS 2 innebär en mer enhetlig prissättning av koldioxid och kan leda till en mer kostnadseffektiv omställning. Att inkludera i princip all förbränning av fossila bränslen som inte redan omfattas av ETS 1 bidrar också till en enklare administration för verksamhetsutövare, konsumenter och myndigheter. Naturvårdsverket bedömer i promemorian att det skulle förenkla övervakning, rapportering och övrig administration av utsläppshandels-systemet om fler sektorer och användningar av bränslen omfattas av systemet. Detta gäller t.ex. bränslen som används inom jord- och skogsbrukssektorerna. För att fullt ut kunna dra nytta av sådana möjligheter till förenklingar skulle de inkluderade verksamheterna behöva övervaka och rapportera sina utsläpp redan från 2025. Se också avsnitt 6.2 om tillståndspliktiga verksamheter.

Regeringen bedömer att ETS 2 är ett kostnadseffektivt styrmedel. Till skillnad från vad ett antal remissinstanser anser bör därför Sverige i genomförandet av det nya utsläppshandelsystemet inkludera förbränning av bränslen i samtliga ytterligare sektorer utöver de som obligatoriskt omfattas av ETS 2. Det innebär att den stora majoriteten av växthusgasutsläpp i Sverige kommer att omfattas av någon av EU:s två handels-system med utsläppsrätter. Regeringen bedömer att prissättningen av utsläpp i huvudsak bör ske på europeisk nivå för att öka kostnadseffektiviteten i styrningen. Regeringen bedömer att de risker för försämrad lönsamhet och konkurrenskraft för berörda verksamheter som tas upp av flera remissinstanser kommer att motverkas av möjligheten för berörda verksamheter att få kompensation för effekterna av ökade drivmedelspriser. Detta behandlas i nästkommande avsnitt.

## 5.3 En kompensation till hushåll och företag för drivmedelspriser

Prop. 2023/24:142

**Regeringens bedömning:** Konsumenter och verksamheter bör fullt ut kompenseras för effekterna på drivmedelspriser som uppstår genom ETS 2 och regeringen avser därför att återkomma med ett sådant förslag.

**Promemorian om ETS 2** innehåller inte någon bedömning i denna del.

**Remissinstanserna:** *Lantbrukarnas Riksförbund*, *Skogsindustrierna*, *Statens jordbruksverk*, *Swedish Pelagic Federation* och *Sveriges Fiskares Producentorganisation* menar att inkludering av arbetsmaskiner för skog- och jordbruket respektive fiskefartyg i ETS 2 kommer att leda till ökade kostnader för berörda företag, vilket riskerar att försämra företagens konkurrenskraft i förhållande till aktörer i medlemsstater som väljer att inte inkludera dessa sektorer i ETS 2. Jordbruksverket anser vidare att konsumenter och verksamheter fullt ut ska kompenseras för att undvika sådana negativa effekter på konkurrenskraft och lönsamhet. *Svenska bioenergiföreningen* menar att särskild uppmärksamhet måste ägnas åt jordbrukssektorns konkurrensvillkor, och att regeringen bör lägga förslag om kompenserande stöd i enlighet med tidigare presenterade utredningsförslag. *Jernkontoret* framhåller att små anläggningar inom järn- och stålindustrin som inte ingår i ETS 1 kommer att ingå i ETS 2 och därmed få ökade kostnader för bränslen, vilket kan försämra deras internationella konkurrenskraft. *Trafikverket* anser att ETS 2 kan komma att medföra en större relativ påverkan på transportkostnaderna för den bränsle drivna bantrafiken än för vägtransporter. *Region Norrbotten* menar att det vore olyckligt att införa ett system som ökar kostnaderna inom skogsbruket och jordbruket i ett läge där jordbrukssektorn, särskilt i norra Sverige, kämpar med en sviktande lönsamhet och anser att det bör säkerställas att ökade kostnader inte påverkar Sveriges självförsörjningsgrad. Enligt *Transportföretagen* bör ETS 2 genomföras så att de administrativa kostnaderna för direkt berörda företag minimeras och påverkan på drivmedelspriser för slutkonsumenter blir så minimal som möjligt. *Riksförbundet M Sverige* tar upp vikten av att regeringen överväger alla möjligheter att mildra hushållens utsatthet med tanke på ökade bilkostnader, till exempel genom att återinföra en form av klimatbilsbonus och att utöka reseavdraget. *Tillväxtanalys* efterfrågar ett förslag för hur en eventuell kompensation för ekonomiska effekter för berörda sektorer görs på bästa samhälls-ekonomiska sätt.

*Sveriges Allmännyttan* framhåller att om regeringen väljer att fullt ut kompensera verksamheter för ökade kostnader på fossila bränsleprodukter, så kommer ETS 2 inte att ha den styrande effekt vad gäller minskade utsläpp av koldioxid som är syftet med systemet. Även *Region Kalmar län* ifrågasätter starkt att regeringen planerar att återkomma med förslag som syftar till att konsumenter och verksamheter fullt ut ska kompenseras för effekterna på drivmedelspriser, eftersom ett sådan agerande skulle sätta systemet ur spel och leda till administration utan klimat- och konkurrensnytta. *Region Kalmar län* menar däremot att det kan finnas skäl att kompensera ekonomiskt svaga grupper. *Natur-*

Prop. 2023/24:142 *skydds föreningen* anser att kompensation från EU:s sociala klimatfond endast bör gå till särskilt utsatta hushåll, inte till samtliga hushåll och företag.

**Skälen för regeringens bedömning:** Klimatpolitiska styrmedel som prissättning av växthusgasutsläpp påverkar olika delar av samhället på olika sätt. För att få acceptans måste klimatpolitiken inriktas på att möjliggöra klimatomställningen genom att säkerställa att konsekvenserna för hushåll och företag av de åtgärder som sätts in för att snabbt minska utsläppen blir acceptabla samtidigt som ekonomin stärks genom omställningen och förtroendet för utvecklingen bibehålls.

I likhet med vad ett flertal remissinstanser efterfrågar anser regeringen att konsumenter och verksamheter fullt ut ska kompenseras för de effekter på drivmedelspriserna som införandet av ETS 2 medför. Som regeringen har aviserat i klimathandlingsplanen avser regeringen att återkomma med ett förslag som syftar till detta. Det kan exempelvis ske genom sänkt skatt på bränsle, kompensatoriska åtgärder finansierade av EU:s sociala klimatfond eller stöd till verksamheter som vid införandet av ETS 2 omfattas av skattenedsättning för s.k. jordbruksdiesel eller som inte betalar skatt på sitt bränsle, såsom fiskefartyg och spårtrafik. Hänsyn kommer att tas till statsstödsregelverket vid utformning av dessa kompensationer.

Regeringen avser att arbeta vidare för att bedöma hur den sociala klimatfonden bäst kan nyttjas i Sverige i syfte att möjliggöra en ambitiös klimatpolitik och skapa acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringen avser att konkretisera detta arbete ytterligare i den sociala klimatplan som ska lämnas in till Europeiska kommissionen senast den 30 juni 2025.

Regeringen har i klimathandlingsplanen aviserat att den inför perioden 2027–2030 kommer att tillsätta en bred styrmedelsutredning för att analysera och ge underlag om och i så fall vilka styrmedel som kan utformas för att Sveriges åtaganden i EU nås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Utredningen förväntas bl.a. beakta att inte orimligt höga kostnader för hushåll och näringsliv uppstår med risk för allvarlig påverkan på konkurrenskraften för svenska företag. Regeringen anser att styrmedel behöver ha legitimitet hos medborgarna, och inte leda till att förutsättningarna och levnadsstandarden för enskilda hushåll och företag stagnerar.

## 6 Genomförandet av det nya utsläppshandelssystemet

### 6.1 Utsläppshandelssystemet ska regleras i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser

**Regeringens förslag:** Bestämmelser om det nya utsläppshandelssystemet ska tas in i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.

**Förslaget i promemorian om ETS 2** stämmer överens med regeringens förslag.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller invänder inte mot det.

**Skälen för regeringens förslag:** Utsläppshandelsdirektivet har i huvudsak genomförts genom lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser och förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om vilka som ska överlämna utsläppsrätter och bestämmelser om tillsyn och straff. Lagen innehåller dessutom flera bemyndiganden som innebär att regeringen får meddela föreskrifter om bland annat vilka som omfattas av krav på tillstånd, krav på övervakning av utsläpp av växthusgaser, kontoföring och närmare bestämmelser om överlämning av utsläppsrätter. Huvuddelen av regleringen finns därför i förordningen.

Det nya utsläppshandelssystemet, ETS 2, är ett separat utsläppshandelssystem med eget utsläppstak och egna utsläppsrätter. Många av bestämmelserna i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser är dock relevanta också för de verksamheter som kommer att omfattas av ETS 2. Om den befintliga lagen kompletteras med bestämmelser som behövs för att införa ETS 2 i Sverige, blir flera bestämmelser tillämpliga utan att några ändringar behövs. Det gäller bland annat bestämmelserna om överlåtelse av utsläppsrätter (18 §), möjligheten för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kontoföring av utsläppsrätter (21 och 22 §§), övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp (25 §) och avgifter för myndighetens kostnader för prövning (26 §). Även bestämmelserna som rör återkallelse av tillstånd (9 §), tillsyn (27–30 §§) och överklagande (44 och 45 §§) kommer att kunna tillämpas utan att några ändringar behöver göras. Vidare kommer regeringen att kunna meddela föreskrifter om försenings- och sanktionsavgifter och offentliggörande av namnet på en verksamhetsutövare som inte har överlämnat tillräckligt många utsläppsrätter (41 och 43 §§). Flera andra bestämmelser som blir tillämpliga utan ändringar berörs i följande avsnitt.

De ändringar som införandet av ETS 2 i utsläppshandelsdirektivet medför bör därför, i den utsträckning de kräver bestämmelser i lag, genomföras i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.

**Regeringens förslag:** Regeringen ska få meddela föreskrifter om att det för en bränsleverksamhet ska krävas tillstånd till utsläpp av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla. Med *bränsleverksamhet* ska avses en verksamhet som innebär att bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion.

Ordförklaringen av *utsläpp av växthusgaser* i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser ska kompletteras så att den även omfattar frigörande av koldioxid från bränsleverksamhet. Förklaringar av uttrycken *frigörande av koldioxid från bränsleverksamhet*, *bränsleprodukter* och *tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion* ska införas i lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om när utsläpp av växthusgaser ska anses ha skett.

**Förslaget i promemorian om ETS 2** stämmer delvis överens med regeringens förslag. I promemorian föreslås en något annorlunda innebörd av uttrycken bränsleprodukter och tillgängliggörande för konsumtion. Det föreslås inte heller något bemyndigande när det gäller när utsläpp ska anses ha skett.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller invänder inte mot det. *Drivkraft Sverige* och *Stl Sverige AB* önskar att uttryck såsom reglerad enhet och bränsleverksamhet förtydligas. Drivkraft Sverige menar också att det behöver förtydligas att regleringen enbart omfattar utsläpp av koldioxid. Det senare framförs även av *Lantbrukarnas riksförbund*, *Lantmännen Biorefineries AB*, *Energigas Sverige* och *Avfall Sverige* som även menar att det bör framgå i lag att bränsleverksamhet som endast hanterar bränslen med emissionsfaktor noll inte omfattas av ETS 2. *Energiföretagen Sverige* och *Sveriges allmännyttan* anser att endast fossila bränslen ska omfattas av ETS 2. *Sveriges kommuner och regioner* anser att det nya utsläppshandelssystemet måste differentiera biobränsle från fossilt bränsle. *Svenska bioenergiföreningen* anser att alla biobränslen som har utsläppsfaktor noll ska vara undantagna från ETS 2.

*Energiföretagen Sverige*, *Skogsindustrierna*, *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen* anser att det måste förtydligas vilka som omfattas av ETS 2 och att slutanvändare ska undantas. De menar också att skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inte bör kopplas till skattskyldighetens inträde, och att en sådan koppling riskerar leda till att utsläppsrätter måste överlämnas flera gånger för samma bränsle.

*Energiföretagen Sverige* och *Svenskt Näringsliv* menar att export av bränslen från Sverige bör undantas från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter och att det bör säkerställas att skyldigheten kopplas till det land där förbränningen sker.

*Försvarsmakten* ser risker med att det inom vissa sektorer indirekt kommer att gå att räkna ut vilka volymer bränsle som det militära försvaret av Sverige använder och framhåller att fler undantag från tillståndsplikt och rapporteringskrav kan komma att behövas i framtiden.

*Bränsleverksamheter ska kunna omfattas av tillståndsplikt*

Enligt utsläppshandelsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att de verksamheter som omfattas av ETS 2 inte bedrivs utan tillstånd från och med den 1 januari 2025 (artiklarna 30a och 30b.1).

När det gäller anläggningar som omfattas av ETS 1 får regeringen meddela föreskrifter om att det ska krävas tillstånd till utsläpp av växthusgaser och om vad en ansökan om tillstånd ska innehålla (7 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser). Detaljerade bestämmelser om vilka anläggningar som omfattas av tillståndskravet finns i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser.

I utsläppshandelsdirektivet beskrivs de verksamheter som ska omfattas av ETS 2 genom hänvisning till s.k. IPCC-koder. Regeringen instämmer i Naturvårdsverkets bedömning att det inte är lämpligt att i bestämmelser som riktar sig till enskilda beskriva verksamheterna på det sättet. I stället bör det beskrivas vilka typer av verksamheter som omfattas av det nya utsläppshandelssystemet.

De verksamheter som omfattas av tillståndskravet benämns i direktivet reglerade enheter (artiklarna 3 ae och 30b.1). Reglerade enheter är de som driver sådana verksamheter som avses i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet och som omfattas av vissa kategorier som definieras i det direktivet. Som framgår av avsnitt 5.2 bör det nya utsläppshandelssystemet för svensk del omfatta fler verksamheter än de som räknas upp i direktivet.

Även för de verksamheter som ska omfattas av ETS 2 kommer det att krävas detaljerade bestämmelser som inte är lämpliga att ta in i lag. På samma sätt som för anläggningar inom ETS 1 bör därför regeringen få meddela föreskrifter om vilka verksamheter som ska vara tillståndspliktiga. På så sätt blir det också enklare att justera bestämmelserna om det skulle visa sig att det krävs undantag av olika slag. Det kan vara av särskild vikt om det t.ex. identifieras sådana risker som *Försvarsmakten* påtalar.

Bemyndigandet för regeringen bör avgränsas till den typ av verksamheter som ETS 2 kan omfatta. Eftersom verksamheterna släpper ut bränslen för konsumtion, bör de benämnas bränsleverksamheter.

I direktivet används uttrycket ”frisläppande av bränslen för konsumtion” i samband med att de olika sektorerna som omfattas av direktivet beskrivs. Ett lämpligare uttryck i svensk kontext är ”tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion”. Med bränsleverksamhet bör därför avses en verksamhet som innebär att bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion (se närmare nedan).

*Utsläpp av växthusgaser*

I ordförklaringen av uttrycket utsläpp av växthusgaser anges vilka växthusgaser som är aktuella för respektive typ av verksamhet inom lagens tillämpningsområde, nämligen anläggningar, flygverksamhet och sjötransportverksamhet. Eftersom lagen ska tillämpas även på bränsleverksamheter, är det lämpligt att även ange vad som avses med utsläpp av växthusgaser i förhållande till sådan verksamhet.

Enligt utsläppshandelsdirektivet är det frigörande av växthusgasen koldioxid som är relevant för verksamheter som omfattas av ETS 2.

Prop. 2023/24:142 Utsläpp av växthusgaser bör alltså även omfatta frigörande av koldioxid från en bränsleverksamhet. Detta bör framgå av lagen.

Det är dock inte den som förbränner bränslet som i ETS 2 ska anses släppa ut koldioxiden, utan utsläppet ska anses ske i samband med att bränslet tillgängliggörs för konsumtion. Utsläppsätter ska överlämnas för utsläpp som motsvarar den mängd bränsle som tillgängliggjorts för konsumtion (artikel 30e.2 i utsläppshandelsdirektivet). Det är därför lämpligt att det förklaras i lagen att frigörande av koldioxid i en bränsleverksamhet ska avse tillgängliggörande av bränsleprodukter för konsumtion, där frigörandet motsvaras av den mängd koldioxid som frigörs vid förbränning av bränslet. På så vis blir det tydligt – så som bl.a. *Drivkraft Sverige*, *Lantbrukarnas riksförbund* och *Lantmännen Biorefineries AB* önskar – att det endast är koldioxid som avses när det gäller utsläpp av växthusgaser i bränsleverksamhet. Att tillståndsplikten inte omfattar bränsleverksamhet som enbart hanterar bränslen med emissionsfaktor noll bör dock framgå på förordningsnivå (jfr undantagen i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet). På så sätt blir regleringen densamma som för bränsleverksamhet som innebär att bränsle endast tillgängliggörs för användning i en verksamhet som omfattas av ETS 1.

### *Bränsleprodukter*

De bränslen som omfattas av ETS 2 är bränslen som avses i artikel 2.1 i energiskattedirektivet, inklusive sådana bränslen som anges i tabell A och C i bilaga I till det direktivet. Därutöver omfattas alla andra produkter som är avsedda för användning, bjuds ut till försäljning eller används som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning i enlighet med artikel 2.3 i energiskattedirektivet (se artikel 3 af i utsläppshandelsdirektivet). De bränsleprodukter det är fråga om framgår av 1 kap. 3 § och 2 kap. 4 § lagen om skatt på energi. I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser bör det därför föras in en förklaring av vad som avses med bränsleprodukter som hänvisar till de nämnda paragraferna i lagen om skatt på energi.

*Energiföretagen Sverige* och *Sveriges allmännytt*a menar att endast fossila bränslen ska omfattas av ETS 2. Regeringen konstaterar att verksamhet som innebär tillgängliggörande av bränslen med emissionsfaktor noll är undantagna från ETS 2 enligt bilaga III till utsläppshandelsdirektivet. Som anges ovan är avsikten att reglera detta i bestämmelser om tillståndsplikten på förordningsnivå.

ETS 2 ska enligt bilaga III till utsläppshandelsdirektivet endast omfatta frisläppande av bränslen för konsumtion som används för förbränning. En förutsättning för att något ska vara en bränsleprodukt bör därför, förutom att det är en sådan produkt som anges i lagen om skatt på energi, vara att produkten används för förbränning.

### *Tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion*

I utsläppshandelsdirektivet används uttrycket frisläppande av bränslen för konsumtion i beskrivningarna av de verksamheter som omfattas av ETS 2 (se artikel 3 ae och bilaga III). Uttrycket definieras med hänvisning till artikel 6.3 i punktskattedirektivet. Artikeln har genomförts genom 1 kap. 20 § lagen om skatt på energi där uttrycket ”släppa för konsumtion” förklaras. Den paragrafen omfattar dock endast de bränslen som enligt



energiskattedirektivet ska hanteras genom ett uppskovsförfarande (nedan uppskovsbränslen). ETS 2 omfattar fler bränslen än uppskovsbränslena. För att det ska bli tydligt att hanteringen av såväl uppskovsbränslen som andra skattepliktiga bränslen omfattas av ETS 2 bör uttrycket ”tillgängliga bränsleprodukter för konsumtion” användas i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.

I promemorian föreslås att tillgängliggörandet ska anses ske när skattskyldighet inträder enligt lagen om skatt på energi. Flera remissinstanser (bl.a. *Energiföretagen Sverige*, *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen*) är kritiska till detta. Regeringen instämmer dock i Naturvårdsverkets bedömning att den verksamhet som omfattas av ETS 2 bör beskrivas på motsvarande sätt som i utsläppshandelsdirektivet, så som föreslås i promemorian.

*Energiföretagen Sverige*, *Skogsindustrierna*, *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen* anser att slutanvändare inte ska omfattas av det nya utsläppshandelssystemet. Energiföretagen pekar särskilt på att slutanvändare som energibolag inte ska anses vara reglerade enheter i direktivets mening. Som framgår ovan är reglerade enheter de som driver sådana verksamheter som avses i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet och som omfattas av fyra olika kategorier. De tre första kategorierna avser skattskyldiga personer enligt punktskattedirektivet och energiskattedirektivet eller annan person som utsetts av medlemsstaten som skattskyldig. Den fjärde kategorin är sådana personer som medlemsstaten utser att vara ansvarig. Det kan röra sig om personer som är solidariskt skattskyldiga eller personer som inte är skattskyldiga alls.

Medlemsstaterna kan alltså använda sig av möjligheten att utgå från de kategorier som anges i utsläppshandelsdirektivet och då blir antingen upplagshavaren, någon annan person som är skyldig att betala den punktskatt som förfallit till betalning eller någon annan person som registrerats av myndigheterna som betalningsskyldig för punktskatten en reglerad enhet. Det finns även en möjlighet för medlemsstaterna att utse någon annan person.

Det framgår av utsläppshandelsdirektivet att slutanvändare av bränslena inte ska vara reglerade enheter (artikel 3 ae). Det finns ingen definition av slutanvändare eller något närmare uttalande i skälen i utsläppshandelsdirektivet om vilken avgränsning som avses. Så som Naturvårdsverket konstaterar kan både industrier och energibolag ha egna skatteupplag för bränslen som de sedan använder i egen verksamhet. Regeringen instämmer i Naturvårdsverkets bedömning att det inte kan vara i enlighet med syftet med direktivet att sådana aktörer inte ska kunna vara reglerade enheter. Tanken bakom kopplingen till skattesystemet är bland annat att underlätta rapportering. Om en upplagshavare som också förbrukar bränsle från sitt upplag skulle undantas, skulle någon annan behöva utses till tillståndspliktig och bli skyldig att överlämna utsläppsrätter. Ordet slutanvändare i utsläppshandelsdirektivet måste därför förstås som att det rör sig om aktörer som hanterar bränsle enbart i egenskap av slutanvändare. Begränsningen som innebär att en slutanvändare inte ska vara en reglerad enhet borde därför framför allt bli relevant för det fall att en medlemsstat väljer att inte koppla ihop skyldigheterna enligt ETS 2 med skattskyldigheten enligt punktskattedirektivet utan i stället utser någon annan person till reglerad enhet. Regeringen konstaterar mot den bakgrunden att slut-

Prop. 2023/24:142 användare inte uttryckligen bör undantas när direktivet genomförs i svensk rätt. Frågan om undantag för slutanvändare bör i stället hanteras genom att tillståndsplikten och skyldigheten att överlämna utsläppsrätter utformas på ett sådant sätt att rätt personer träffas av skyldigheterna.

Sammanfattningsvis bör uttrycket tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion avse att hantera bränsleprodukter på ett sätt som innebär att skattskyldighet inträder enligt lagen om skatt på energi.

Så som flera remissinstanser påpekar kan skattskyldighet inträffa flera gånger och det finns därför en risk för att skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inträffar mer än en gång för samma bränsleprodukter. Regeringen konstaterar att det bara är de verksamheter som omfattas av tillståndsplikt som kommer att omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter. I föreskrifter som meddelas med stöd av 7 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser kommer tillståndsplikten att regleras närmare. Det bör dock också finnas möjlighet att i föreskrifter bestämma när – dvs. i samband med vilken bränsleverksamhet – som ett utsläpp av växthusgaser ska anses ha skett. På så sätt kan det undvikas att utsläppsrätter överlämnas mer än en gång för samma bränsle. För att åstadkomma detta bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om när utsläpp av växthusgaser ska anses ha skett.

*Energiföretagen Sverige* och *Svenskt Näringsliv* anser att export av bränslen bör undantas från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter och att skyldigheten bör kopplas till det land där förbränningen sker. Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter vid in- och utförel av bränsle mellan EU:s medlemsstater bör regleras på samma sätt inom EU för att undvika att utsläppsrätter överlämnas för samma bränsle vid mer än ett tillfälle. Regeringen avser att i det fortsatta författningsarbetet överväga hur tillståndsplikten och skyldigheterna inom ETS 2 bör regleras i fråga om in- och utförel respektive import och export. Det är lämpligt att detta görs i ett sammanhang. Naturvårdsverkets förslag att vissa aktörer inte ska anses tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion, och därmed inte kunna omfattas av tillståndskrav, bör också övervägas i det fortsatta arbetet med bestämmelserna om tillståndsplikten.

#### *Ändringar av verksamheten ska anmälas*

Enligt utsläppshandelsdirektivet ska en tillståndshavare anmäla ändringar av verksamheten till den behöriga myndigheten (artikel 30b.6). Enligt lagen om utsläpp av vissa växthusgaser får regeringen meddela föreskrifter om att en verksamhetsutövare ska anmäla ändringar av verksamheten (12 §). Eftersom bemyndigandet inte är begränsat till vissa typer av verksamhetsutövare, kommer föreskrifter att kunna meddelas även för bränsleverksamheter. Enligt direktivet ska även ändringar av vilka bränslen som verksamhetsutövaren tillgängliggör för konsumtion anmälas. En sådan ändring får dock anses omfattas av en ändring av själva verksamheten. Bemyndigandet i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser behöver därför inte ändras.

I fråga om utsläpp av bl.a. koldioxid som innebär att en verksamhet omfattas av tillståndsplikt enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser, får det i en prövning enligt miljöbalken inte beslutas villkor om begränsning av utsläppen eller villkor som genom att reglera använd mängd fossilt bränsle syftar till en begränsning av koldioxidutsläpp (16 kap. 2 c § miljöbalken). Det innebär att en verksamhet som har tillstånd enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser får släppa ut koldioxid enligt vad som följer av de tillstånd som meddelats med stöd av den lagen, även om det med stöd av miljöbalken har beslutats villkor om begränsning av sådana utsläpp eller villkor som genom att reglera använd mängd fossilt bränsle syftar till en begränsning av koldioxidutsläpp.

Verksamheter som omfattas av ETS 2 skulle kunna träffas av tillståndskrav enligt miljöbalken. Regeringen bedömer dock att någon konflikt mellan de två regelverken inte kommer att uppstå. Miljöbalken reglerar utsläpp från verksamheten i fråga. För verksamheterna inom ETS 2 har utsläpp en annan betydelse än i miljöbalken, eftersom utsläppen anses ske när bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion och inte när de förbränns. Regeringen bedömer därför att det inte krävs någon ändring i miljöbalken.

### 6.3 Utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter

**Regeringens förslag:** Verksamhetsutövaren för en bränsleverksamhet för vilken det krävs tillstånd ska vara skyldig att överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen av växthusgaser från verksamheten.

Varje fysisk eller juridisk person som bedriver en bränsleverksamhet ska anses som verksamhetsutövare enligt lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om rapportering av hur kostnader som har samband med skyldigheten att överlämna utsläppsrätter i en bränsleverksamhet har förts över på slutanvändare.

**Förslaget i promemorian om ETS 2** stämmer delvis överens med regeringens förslag. I promemorian föreslås att verksamhetsutövare ska vara varje fysisk eller juridisk person som, i fråga om en bränsleverksamhet, är skattskyldig enligt lagen om skatt på energi för bränsleprodukter som tillgängliggjorts för konsumtion i en bränsleverksamhet. I promemorian lämnas inget förslag till bemyndigande när det gäller föreskrifter om rapportering av kostnader.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller invänder inte mot det. *Drivkraft Sverige* och *Stl Sverige AB* anser att flera uttryck behöver tydliggöras, bland annat verksamhetsutövare. *Energiföretagen Sverige*, *Skogsindustrierna*, *Sveriges allmännyttan* och *Svenskt Näringsliv* anser att det bör tydliggöras att kravet på att överlämna utsläppsrätter inte gäller slutanvändaren av bränsle och att uttrycket

Prop. 2023/24:142 slutanvändare bör definieras. Sveriges allmännyttas påtalarna säger även att det behöver säkerställas att inte flera reglerade enheter får skyldigheter att överlämna utsläppsrätter för samma bränsle. *Energigas Sverige*, *Avfall Sverige* och *St1 Sverige AB* anser att det redan från början bör finnas ett system för återbetalning för att undvika att en felaktig kostnad för utsläppsrätter läggs på en bränslevolymer, när verksamhetsutövaren saknar kontroll över användningen av bränslet. *Sveriges Åkeriföretag* anser att det bör klargöras hur återbetalning ska hanteras för slutanvändare som belastats med kostnader för utsläppsrätter trots att de inte omfattas av ETS 2. *Jernkontoret* anser att det bör gå att begära och få ersättning för kostnader som betalas dubbelt, om dubbelräkning inte går att undvika.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Verksamhetsutövare ska vara skyldiga att överlämna utsläppsrätter*

Enligt utsläppshandelsdirektivet ska verksamhetsutövare inom ETS 2 vara skyldiga att överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläppen för den mängd bränsle som frisläpps för konsumtion under det föregående kalenderåret (artikel 30e.2). Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser får regeringen meddela föreskrifter om att utsläpp av växthusgaser ska täckas av utsläppsrätter (13 §). Den nuvarande utformningen av bemyndigandet innebär att det är tillämpligt även på bränsleverksamheter.

Verksamhetsutövaren för en anläggning, flygverksamhet eller sjötransportverksamhet är skyldig att överlämna utsläppsrätter som motsvarar verksamhetens sammanlagda utsläpp (16 §). Regleringen bör utvidgas så att den omfattar även utövare av bränsleverksamheter.

I lagen finns även bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter om utfärdande och återlämnande av utsläppsrätter och undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter (17 §). Detta kommer utan ändring att gälla även för bränsleverksamheter. Enligt utsläppshandelsdirektivet ska utsläppsrätter överlämnas först 2028. Med stöd av bemyndigandet om undantag kan regeringen föreskriva att skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inte ska gälla förrän 2028.

*Energiföretagen Sverige*, *Skogsindustrierna*, *Sveriges allmännyttas* och *Svenskt Näringsliv* anser att slutanvändare inte ska omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter och att slutanvändare bör definieras i lagen. Som framgår av avsnitt 6.2 anser regeringen inte att slutanvändare ska undantas från att kunna vara bränsleverksamheter. Därmed behöver inte heller uttrycket förklaras i lagen.

Enligt direktivet ska lämpliga åtgärder vidtas för att begränsa risken för dubbelräkning av utsläpp som omfattas av ETS 1 och ETS 2 (artikel 30f.5). Närmare bestämmelser i syfte att undvika att skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inträffar mer än en gång för samma bränsleprodukter kan meddelas med stöd av det bemyndigande om när utsläpp ska anses ha skett som föreslås i avsnitt 6.2

Några remissinstanser, bl.a. *Energigas Sverige*, *Avfall Sverige* och *St1 Sverige AB* anser att det redan nu bör införas ett system för återbetalning för det fall bränsle felaktigt belastas med en kostnad för utsläppsrätter. Regeringen anser att det sannolikt kommer att krävas någon form av system för återbetalning för den situationen. Regeringen instämmer dock

i Naturvårdsverkets slutsats att de ytterligare EU-gemensamma regler som kommissionen ska ta fram när det gäller detta bör inväntas innan ett sådant system införs (se artikel 30f.5 i utsläppshandelsdirektivet).

*Den som driver en bränsleverksamhet är verksamhetsutövare*

I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser beskrivs vilka som är verksamhetsutövare när det gäller anläggningar, flygverksamhet och sjötransportverksamhet (5 §). Skälet till att ordet verksamhetsutövare förklaras särskilt är att det inte alltid är den som faktiskt driver verksamheten som ska träffas av skyldigheten. I vissa fall är det i stället den som äger ett luftfartyg eller den som tagit över en fartygsägares ansvar för fartygets drift som anses som verksamhetsutövare.

När det gäller de bränsleverksamheter som omfattas av ETS 2 är det endast den fysiska eller juridiska person som driver verksamheten som omfattas av skyldigheterna (se artikel 3 ae i utsläppshandelsdirektivet). En särskild förklaring av vad som avses med verksamhetsutövare för bränsleverksamhet i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser är därför inte nödvändig. Eftersom uttrycket förklaras för anläggningar, flygverksamhet och sjötransportverksamhet bör det dock för tydlighets skull införas en förklaring även för bränsleverksamhet. I förklaringen bör det endast anges att verksamhetsutövare för en bränsleverksamhet är den fysiska eller juridiska person som driver verksamheten. Regeringen anser inte att det så som Naturvårdsverket föreslår är nödvändigt att ange att verksamhetsutövaren är den som är skattskyldig enligt lagen om skatt på energi, eftersom detta framgår redan i förklaringen av bränsleverksamhet (se avsnitt 6.2).

*Bränsleverksamheter ska rapportera kostnader som förts över på konsumenterna*

I utsläppshandelsdirektivet ställs det, på samma sätt som för verksamheter inom ETS 1, krav på att bränsleverksamheterna ska övervaka och rapportera sina utsläpp (artikel 30f). På samma sätt som när det gäller verksamheter inom ETS 1 bör därför regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om övervakning och rapportering av utsläpp, verifiering av sådana uppgifter och ackreditering av kontrollörer. I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser finns redan ett sådant bemyndigande (25 §). Närmare bestämmelser om hur övervakningen och rapporteringen ska gå till finns i övervaknings- och rapporteringsförordningen.

För verksamheter inom ETS 2 ska medlemsstaterna dessutom säkerställa att verksamhetsutövarna från och med 2028 till och med 2030 rapporterar den genomsnittliga andelen kostnader i samband med överlämnande av utsläppsrätter som har förts över på konsumenterna (artikel 30f.3). Syftet med rapporteringen är att uppnå transparens när det gäller hur kostnaderna för utsläppshandelssystemet ETS 2 förs över på konsumenterna och motverka otillbörlig överföring av kostnaderna på konsumenterna. Det nya utsläppshandelssystemet ska ge bränsleverksamheterna incitament att minska koldioxidinnehållet i bränsleprodukterna och inte göra otillbörliga vinster genom att föra över mer koldioxidkostnader på konsumenterna än verksamheten ådrar sig, se skäl 89 i Europa-

Prop. 2023/24:142 parlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att precisera kraven och mallar för rapportering.

Liksom för rapporteringsskyldigheten i övrigt bör skyldigheten att rapportera hur kostnader har förts över på slutanvändare regleras på en lägre normgivningsnivå än lag. Bemyndigandet i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser att meddela föreskrifter om övervakning och rapportering av utsläpp (25 §) omfattar inte sådana föreskrifter. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om rapportering av hur kostnader som har samband med skyldigheten att överlämna utsläppsrätter i en bränsleverksamhet har förts över på slutanvändare.

## 6.4 Tillsynsmyndighetens rätt att få tillträde till bränsleverksamheter

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten ska, om det behövs för tillsynen, ha rätt att få tillträde till lokaler och områden som hör till bränsleverksamheter, dock inte bostäder.

**Förslaget i promemorian om ETS 2** stämmer i sak överens med regeringens förslag.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller invänder inte mot det.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser har tillsynsmyndigheten, om det behövs för tillsynen, rätt att få tillträde till anläggningar, luftfartyg, fartyg som används i en sjötransportverksamhet och områden som hör till sådana anläggningar, luftfartyg eller fartyg (31 §). För att möjliggöra tillsyn även över bränsleverksamheter bör regleringen utvidgas till att även omfatta lokaler och områden som hör till bränsleverksamheter. Liksom för områden som hör till anläggningar, flygfartyg och fartyg bör bostäder undantas.

## 6.5 Utvidgat straffansvar för otillåtet utsläpp av växthusgaser

**Regeringens förslag:** Den som utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en bränsleverksamhet ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser. Det ska dock inte dömas till ansvar om gärningen är ringa.

Ordförklaringen av *utsläppsrapport* ska utvidgas till att även omfatta motsvarande rapporter för bränsleverksamhet.

**Förslaget i promemorian om ETS 2** stämmer överens med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller invänder inte mot det. *Skogsindustrierna* och *Svenskt Näringsliv* anser att förbudet att utan tillstånd bedriva en bränsleverksamhet inte bör straffsanktioneras, åtminstone inte när det gäller slutanvändare. Vidare anser de att det saknas grund i utsläppshandelsdirektivet för att införa ett förbud.

**Skälen för regeringens förslag:** Medlemsstaterna ska enligt utsläppshandelsdirektivet säkerställa att inga verksamhetsutövare som omfattas av ETS 2 bedriver verksamheten utan tillstånd och att det finns påföljder för överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits med stöd av direktivet (artiklarna 16.1, 30b och 30g). Regeringen anser, till skillnad från *Skogsindustrierna* och *Svenskt Näringsliv*, att det finns ett tydligt stöd i direktivet för att införa ett förbud mot att driva bränsleverksamhet utan tillstånd. Det faktum att ett upplagshavartillstånd ger rätt att hantera bränslen i obeskattat skick innebär inte att det inte kan krävas andra tillstånd som en förutsättning för verksamheten. Syftet med tillståndsplikten inom ETS 2 att säkerställa att verksamhetsutövaren har förutsättningar att övervaka och rapportera sina utsläpp (jfr artikel 30b.3).

Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser döms den som med uppsåt eller av oaksamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning, och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat, för otillåtet utsläpp av växthusgaser (33 §). Regleringen bör utvidgas så att den även omfattar den som driver en bränsleverksamhet. Närmare bestämmelser om vilka som ska omfattas av tillståndsplikt kommer att regleras på förordningsnivå och det finns inte anledning att göra någon annan bedömning här när det gäller slutanvändare än den som görs i anslutning till tillståndsplikten (se avsnitt 6.2).

Övriga straffbestämmelser, som avser försvårande av tillståndsprövning (34 §), försvårande av kontroll av växtgasutsläpp (35 §) och brott mot anmälningskyldighet (36 §) kommer att vara tillämpliga även i förhållande till verksamheter som omfattas av ETS 2. Dessa bestämmelser behöver därmed inte ändras.

Paragrafen om försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp straffbelägger oriktiga uppgifter i en utsläppsrapport (35 §). I lagen om vissa utsläpp av växthusgaser förklaras utsläppsrapport vara sådana skriftliga rapporter som avses i de EU-rättsakter där dessa regleras (6 §). Förklaringen bör utvidgas så att den även omfattar utsläppsrapporter för bränsleverksamheter, som regleras i artikel 75p i övervaknings- och rapporteringsförordningen.

Enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser ska det inte dömas till ansvar om en överträdelse av lagens straffbestämmelser är ringa (38 §). Straffriheten för ringa brott omfattar inte otillåtet utsläpp av växthusgaser. I förarbetena till lagen motiveras det med en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser, och som drivs utan stöd av ett tillstånd, bör behandlas på samma sätt som motsvarande gärningar i miljöbalken (prop. 2020/21:27, s. 73). Det finns dock skillnader mellan de verksamheter som omfattas av ETS 1 respektive ETS 2. När det gäller verksamheter inom ETS 2 kan det uppstå situationer där en juridisk eller fysisk person vid något enstaka tillfälle blir skattskyldig enligt lagen om skatt på energi. En sådan person kan då anses bedriva en bränsleverksamhet och kan komma att omfattas av tillståndsplikt. För att undvika att aktörer som tillfälligt bedriver en bränsleverksamhet och som inte har ansökt om tillstånd till utsläpp av växthusgaser i tid döms för brott när gärningens allvar inte motiverar det, bör ringa gärningar undantas från straffansvaret.

## Tvångsmedel mot fartyg bör bekostas av rederierna

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för myndighetens kostnader för beslut om avvisning eller kvarhållande av fartyg och beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn.

**Förslaget i promemorian om ETS 1** stämmer överens med regeringens förslag.

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

**Skälen för regeringens förslag:** I samband med utvidgningen av ETS 1, som innebär att stora delar av sjöfarten numera ingår i utsläppshandelssystemet, infördes också sanktioner mot fartyg som kan aktualiseras när ett rederi inte har fullgjort sin skyldighet att överlämna utsläppsrätter. Det infördes ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn (42 a § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser, se prop. 2022/23:144 s. 41–43).

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 (EU:s MRV-förordning) reviderades samtidigt som utsläppshandelsdirektivet. I artikel 20.3 i EU:s MRV-förordning infördes samma sanktioner mot fartyg som i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om en skyldighet för fartygets ägare eller redaren att ersätta kostnader i samband med kvarhållande av ett fartyg som har skett med stöd av den lagen eller föreskrifter med stöd av lagen (7 kap. 6 § 6). Regeringen har föreskrivit om en sådan skyldighet i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Transportstyrelsen tar ut dels en löpande avgift för kostnaderna i samband med en sådan förrättning om kvarhållande, dels en avgift som ska täcka övriga kostnader, såsom ersättning för restid och resekostnader, som uppkommit i ärendet (TSFS 2021:115).

Av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser följer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter för myndighetens kostnader för prövning, tillsyn och kontoföring (26 §). Det är dock inte möjligt att med stöd av det bemyndigandet meddela föreskrifter om avgifter för myndighetens kostnader för beslut om avvisning eller kvarhållande av fartyg och beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn.

Beslut om avvisning, kvarhållande och anlöpsförbud blir aktuellt om en redare inte har fullgjort vissa skyldigheter. Ett beslut om kvarhållande kan gälla under lång tid eftersom ett sådant beslut ska gälla till dess att rederiet överlämnat utsläppsrätter. Även ett beslut om att förbjuda tillträde till samtliga hamnar i Sverige är administrativt betungande för myndigheten och ska gälla till dess att rederiet fullgjort sina skyldigheter. Mot den bakgrunden är det rimligt att redaren även får stå för kostnaderna det innebär för behörig myndighet att fatta och verkställa beslut om att



kvarhålla eller avvisa ett fartyg eller förbjuda ett fartyg från att anlöpa svensk hamn. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader i dessa fall.

## 8 Ikraftträdande

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

**Förslaget i promemorian om ETS 2** stämmer inte överens med regeringens förslag. Naturvårdsverket föreslår att ändringarna ska träda i kraft den 30 juni 2024.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker Naturvårdsverkets förslag eller invänder inte mot det. *Biorefineries AB, Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Lantmännen, LRF och St1 Sverige AB* anser att kravet på tillstånd bör senareläggas, alternativt att det införs en dispensperiod under vilken det inte krävs att berörda verksamheter har fått tillstånd. Drivkraft Sverige menar också, i relation till de krav som ställs på ansökans omfattning och att det inte finns någon fullgod vägledning från tillsynsmyndigheten samt att verksamheterna inte har de it-system som krävs, att tidsramen för berörda företag för att kunna få fram en tillståndsansökan i tid är orimlig.

**Promemorian om ETS 1** innehåller inget förslag när det gäller ikraftträdande.

**Remissinstanserna** tar inte upp frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 ska medlemsstaterna ha genomfört ändringarna avseende ETS 2 senast den 30 juni 2024. Bestämmelserna ska dock tillämpas först från och med den 1 januari 2025 (artikel 3).

Det är därför angeläget att de lagändringar som föreslås i denna proposition träder i kraft så snart som möjligt. Det bedöms kunna ske tidigast den 1 november 2024.

Tillståndsplikten för bränsleverksamheter kommer att regleras på förordningsnivå. Som framgår av avsnitt 5.2 avser regeringen att inkludera förbränning av bränslen i samtliga ytterligare sektorer utöver de som obligatoriskt omfattas av ETS 2. Det bör därmed finnas förutsättningar för berörda verksamhetsutövare att ta fram de uppgifter som behövs för 2024 för den rapportering som behöver lämnas in den 30 april 2025.

Enligt utsläppshandelsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att inga verksamhetsutövare bedriver bränsleverksamhet utan tillstånd från och med den 1 januari 2025 (jfr artikel 30b.1). Som flera remissinstanser påpekar är det en snäv tidsram för att få ett tillstånd på plats för en verksamhet. Det bör därför inte krävas att de aktuella verksamheterna har fått tillstånd före den 1 januari 2025 utan det bör räcka att de har lämnat in en ansökan om tillstånd före det datumet. Övergångsbestämmelser med den innebörden bör tas in på förordningsnivå.

Enligt utsläppshandelsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att bränsleverksamheter som den 1 januari 2025 har ett tillstånd rapporterar

Prop. 2023/24:142 sina historiska utsläpp för 2024 senast den 30 april 2025 (artikel 30f.4). Syftet med detta är att alla verksamheter som omfattas av tillståndsplikt ska rapportera sina historiska utsläpp. Eftersom inte alla berörda verksamheter kommer att ha ett tillstånd den 1 januari 2025, behöver det på förordningsnivå säkerställas att rapporteringskyldigheten omfattar alla verksamheter som är tillståndspliktiga.

De uppgifter om utsläpp som ska redovisas för 2024 kommer alltså att behöva tas fram retroaktivt av bränsleverksamheterna. Närmare bestämmelser om rapportering av växthusgaser för de verksamheter som omfattas av ETS 2 finns i övervaknings- och rapporteringsförordningen, som är direkt tillämplig i EU:s medlemsstater. Bestämmelserna som rör ETS 2 ska börja tillämpas den 1 juli 2024 (artikel 2 i ändringsförordningen till övervaknings- och rapporteringsförordningen).

Av avsnitt 4.3 framgår vid vilken tidpunkt verksamheter inom ETS 2 ska övervaka, rapportera och verifiera utsläpp samt överlämna utsläppsrätter. De olika tidpunkterna för när skyldigheterna inträder kan regleras på förordningsnivå.

## 9 Konsekvenser

### 9.1 Vilka berörs av regleringen?

Genomförandet av ETS 2 i Sverige kommer att innebära konsekvenser dels i form av nya och utökade administrativa krav för företag som tillgängliggör bränslen för konsumtion för förbränning inom de sektorer som omfattas av regelverket, dels i form av ökade bränslepriser. Företag som tillgängliggör bränslen för konsumtion för förbränning inom de sektorer som omfattas av regelverket blir direkt berörda av nya krav på att de ska övervaka sina bränsleflöden och årligen verifiera och rapportera utsläpp samt överlämna utsläppsrätter. Beroende på hur de berörda företagen hanterar liknade uppgifter i dag kan det för ETS 2 krävas nya system och arbetssätt samt utökade personresurser. Företag inom bränsle- och drivmedelsbranschen, inklusive företag som levererar energigaser (biogas, fordonsgas, gasol och naturgas), tillhör dem som kommer att bli direkt berörda.

Det är sannolikt att kostnaden för utsläppsrätter i de flesta fall kommer att överföras på slutanvändare av bränslen inom de sektorer som omfattas av systemet. Systemet kommer därmed indirekt att medföra kostnads- mässiga konsekvenser för företag, hushåll och andra användare av bränslen inom de sektorer som omfattas. Även offentliga verksamheter inom staten, regioner eller kommuner kan alltså beröras av ökade kostnader för bränslen som används för aktiviteter som omfattas av ETS 2.

Införandet av ETS 2 kommer även att medföra konsekvenser för statliga myndigheter som ska administrera utsläppshandelssystemet i Sverige. Det handlar i första hand om Naturvårdsverket och till viss del även Statens energimyndighet. Staten kommer, i och med införandet av ETS 2, också att få intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter.

## Direkt berörda företag – verksamheter som blir rapporteringsskyldiga

De aktörer som kommer att bli direkt berörda av ETS 2 är de som är skattskyldiga enligt lagen om skatt på energi för sådana bränslen och användningar av bränslen som ska omfattas av ETS 2. Det rör sig bland annat om bränsleproducenter och bränsledistributörer, industrier och energibolag som utifrån skattelagstiftningen har skatteupplag, agerar som lagerhållare eller på annat sätt är registrerade hos Skatteverket.

I tabell 1 nedan framgår, baserat på statistik från Skatteverket, hur många skattebetalare det rör sig om inom varje kategori av punktskatt som är relevant för ETS 2. Uppgifterna i tabellen kan inte summeras och ger inte information om det totala antalet berörda aktörer eftersom samma aktör kan vara skattskyldig för flera typer av punktskatter. Skatteverket har dock i sin statistik identifierat totalt 532 unika aktörer inom kategorierna lagerhållare, registrerad varumottagare och upplagshavare. En betydande andel av dessa aktörer bedöms dock vara skattskyldiga enbart för biobränslen, och ska inte omfattas av ETS 2. Det totala antalet aktörer som kommer att omfattas av krav på tillstånd, övervakning och rapportering inom ETS 2 bedöms vara mellan 200 och 350. På grund av bland annat sekretessbestämmelser för de uppgifter som Skatteverket innehar är det inte möjligt att identifiera vilka specifika aktörer det kan komma att röra sig om.

**Tabell 1** Antal skattebetalare som har lämnat en viss typ av punktskattedeklaration, uppdelat på olika typer av aktörer

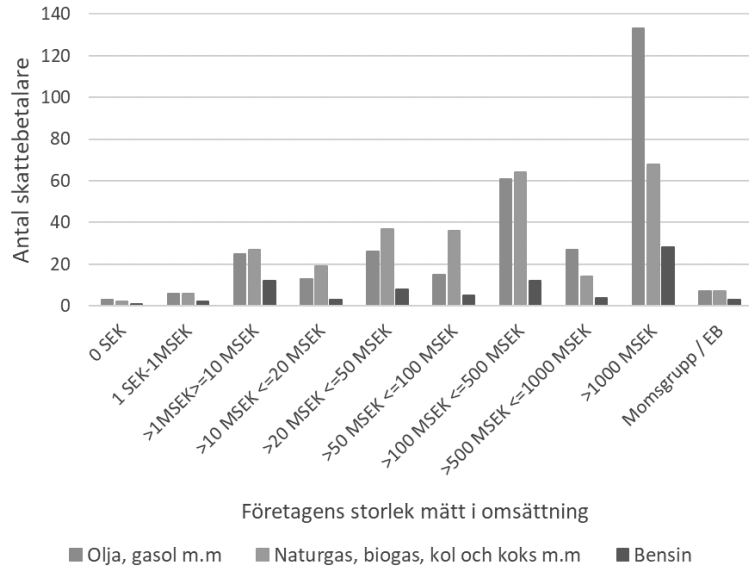
Typ av punktskatt	Händelse- skatt- skyldiga	Lagerhållare	Registrerad varumot- tagare	Upplagshavare	Antal registrerade per skatteslag
Skatt på bensin	3	-	33	42	<b>78</b>
Skatt på naturgas, biogas, kol och koks m.m.	-	280	-	-	<b>280</b>
Skatt på olja, gasol, m.m.	1	-	89	226	<b>316</b>
<b>Antal registrerade per typ av aktör</b>	<b>4</b>	<b>280</b>	<b>122</b>	<b>268</b>	

Källa: Uppgifter som Naturvårdsverket har hämtat från Skatteverket gällande antal godkända aktörer den 12 oktober 2023.

I figur 9.1 nedan visas hur många skattebetalare som under perioden juli 2022 till juni 2023 har betalat olika typer av punktskatter som är relevanta

för ETS 2, fördelat på företagens storlek mätt i omsättning. En stor del av företagen har en omsättning på över en miljard kronor, vilket tyder på att det framför allt är stora företag som är skattskyldiga för bränslen som omfattas av ETS 2. Detta har även bekräftats i Naturvårdsverkets dialog med branschorganisationerna Energigas Sverige och Drivkraft Sverige.

**Figur 9.1** Antal skattebetalare uppdelat på olika punktskatter på bränsle och företagens storlek mätt i omsättning



Källa: Uppgifter som Naturvårdsverket har hämtat från Skatteverket för perioden juli 2022 till juni 2023.

De flesta aktörer som berörs finns inom de branscher som rör försörjning av el, gas, värme och kyla, handel, reparation av motorfordon samt tillverkning, baserat på uppgifter som Naturvårdsverket har hämtat från Skatteverket för perioden juli 2022 till juni 2023. Berörda aktörer bedöms främst vara bränsleproducenter, bränsledistributörer samt energibolag och industrier med egna skatteupplag. Med egna skatteupplag avses här utrymmen som Skatteverket har godkänt för tillverkning, bearbetning och lagring av skattepliktigt bränsle.

Företag som berörs direkt av ETS 2 kommer att behöva köpa utsläppsrätter motsvarande de utsläpp som företagets tillgängliggörande av bränslen för konsumtion till slutanvändare ger upphov till. Utsläppshandelssystemet innebär sannolikt att kostnaden för utsläppsrätter förs över på slutanvändaren av bränslen, vilket leder till en mindre påverkan på de direkt berörda företagen. Det är dock osäkert hur de berörda aktörerna kommer att agera på marknaden och det går inte att med säkerhet säga att hela kostnaden kommer att överföras till slutanvändarna. Det är framför allt kraven om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp som förväntas bidra till en totalt sett ökad administration för berörda företag. Kraven finns i övervaknings- och rapporteringsförordningen. Det kommer även finnas bestämmelser om övervakning, rapportering och verifiering i förordningen om vissa utsläpp av växthusgasar.

Inledningsvis kan det krävas investeringar för att bygga upp förutsättningar för övervakning och rapportering av utsläpp. Det kan handla om kostnader för utbildningar, tid som behöver läggas på att sätta in sig i de nya regelverken, tid för att identifiera vilka data som är relevanta för övervakning och rapportering och för framtagande av rutiner samt eventuellt investeringar i nya mätinstrument och it-system. Därefter förväntas löpande kostnader tillkomma för administration av övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp. Delar av de krav som ställs på övervakning och rapportering inom ETS 2 rör dock sådana uppgifter som de berörda aktörerna redan i dag behöver samla in för rapportering enligt lagen om skatt på energi, drivmedelslagen (2011:319) och lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen. Det innebär att de berörda företagen redan kan antas ha rutiner och system på plats som till viss del eller efter mindre modifieringar kommer att kunna användas för att tillgodose krav i ETS 2. Företagen kommer dock troligtvis att behöva ta fram vissa uppgifter som inte tidigare har rapporterats. Det kommer även att krävas en separat årlig utsläppsrapportering och att verksamhetsutövarna har en aktuell övervakningsplan i vilket det beskrivs hur övervakningen av relevanta bränslen ska gå till.

*Skatteverket* anser att det finns skäl att i det fortsatta lagstiftningsarbetet utreda vilka möjligheter till samverkan som kan komma att behövas mellan myndigheterna. Även *Statens energimyndighet* instämmer i bedömningen att både myndigheten och Naturvårdsverket kan komma att behöva ägna mer resurser åt samverkan mellan myndigheterna. *Sveriges Kommuner och Regioner* tillstyrker att övervakning och rapportering inom ETS 2 samordnas med rapportering inom ramen för lagen om skatt på energi, drivmedelslagen och lagen om hållbarhetskriterier. Regeringen anser att en samordning mellan berörda myndigheter vad gäller rapportering enligt olika regelverk kan bidra till en minskad administrativ börda för berörda företag. *Region Kalmar län* tar upp vikten av att inrapporteringen och administrationen som följer av ETS 2 är så enkel som möjligt.

För att begränsa administrationen för berörda företag hade det därför varit önskvärt att övervakning och rapportering som redan sker eller kommer att ske enligt andra regelverk också kunde användas för att uppfylla de nya kraven. Kraven på rapportering och övervakning inom ETS 2 skiljer sig dock från rapportering genom punktskattedeklarationer i enlighet med lagen om skatt på energi till Skatteverket och rapportering inom ramen för drivmedelslagen och lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen till Energimyndigheten. Skillnaderna medför hinder för att samordna rapporteringen även om viss samordning kan vara relevant, bland annat när det gäller kommunikations- och vägledningsinsatser. Som Naturvårdsverket konstaterar kan det exempelvis underlätta avsevärt för berörda verksamheter om Statens energimyndighet och Naturvårdsverket är samordnade i vilka termer och begrepp som används.

Det finns en risk att den utsläppsrapportering som enligt övervaknings- och rapporteringsförordningen ska lämnas årligen senast den 30 april kan bli svår för företagen att klara. Det finns också en risk för att det blir brist på ackrediterade kontrollörer under den period som verifiering ska genomföras, vilket skulle kunna innebära ytterligare kostnader för företagen.

Den ökade administrativa bördan kan förväntas leda till större påverkan på små företag, jämfört med större bolag som kan antas redan ha åtminstone delar av den kapacitet som behövs för rapportering av bränslen. De företag som kommer att ha skyldigheter inom ETS 2 är dock i stor utsträckning större bolag (se figur 9.1 ovan). Det finns enligt utsläppshandelsdirektivet även möjligheter till förenklingar i övervakningsmetoderna för mindre företag med små utsläpp förknippat med användningen av bränslet, vilket kan minska de administrativa kostnaderna för små företag.

Den administrativa bördan på de företag som har verksamheter med skyldigheter enligt ETS 2 kan även bero på om företaget sedan tidigare är verksamhetsutövare inom ETS 1. Aktörer som är verksamhetsutövare inom ETS 1, och som har skatteupplag för bränslen som används inom sådana verksamheter som omfattas av ETS 2, kan förväntas redan ha den kunskap och organisation på plats som i viss utsträckning även kan användas inom ETS 2. Dessa aktörer kan också förväntas känna till slutanvändningen av sina bränslen, eftersom de har egna skatteupplag för bränslena. De bör därför enklare kunna spåra ett bränsle från det att skatteplikten inträder, fram till slutanvändaren. Naturvårdsverket har dock inte kunnat beräkna hur många aktörer detta rör sig om.

*Ekonomistyrningsverket* efterfrågar en kvantifiering av de administrativa kostnaderna som införandet av ETS 2 medför och av de administrativa kostnader som undviks om fler sektorer inkluderas från start i ETS 2. Verket anser även att det vore önskvärt med en analys av hur de administrativa kostnaderna förändras eller förflyttas mellan berörda aktörer. Regeringen bedömer att det inte är möjligt att utföra en sådan kvantitativ analys av de administrativa kostnaderna på grund av den undantagsmöjlighet som finns i regelverket för övervakning och rapportering. Övervaknings- och rapporteringsförordningen ger möjlighet att under vissa förutsättningar göra avsteg från kravet på att övervaka utsläpp enligt en specifik metod. Detta gäller om verksamhetsutövaren kan motivera att den krävda övervakningsmetoden är tekniskt ogenomförbar eller skulle innebära orimliga kostnader att genomföra. Om undantaget tillämpas kan det innebära lägre administrativa kostnader för företagen. Det går i nuläget inte att förutse i vilken utsträckning aktörerna kommer att använda sig av detta undantag.

## **Indirekt berörda företag och hushåll – användare av bränslen inom vissa sektorer**

Syftet med det nya utsläppshandelssystemet är att ge de bränsleverksamheter som omfattas av tillståndsplikten incitament att minska bränslenas koldioxidinnehåll. Samtidigt kommer kostnaderna för utsläppsrätter att överföras till slutanvändarna, som kan påverka hur mycket bränsle som används.

Slutanvändare inom de sektorer som omfattas av ETS 2 kommer därmed att påverkas ekonomiskt av införandet av utsläppshandelssystemet, genom att de får betala ett högre bränslepris. Exempel på slutanvändare som kommer att beröras är privatpersoner, företag som använder drivmedel

eller fossila bränslen för uppvärmning av lokaler och små industrier och fjärrvärmeanläggningar som inte omfattas av ETS 1.

Det är inte möjligt att avgöra i förväg hur priset på en utsläppsrätt inom ETS 2 kommer att utvecklas, men ett mjukt pristak som ska gälla till och med år 2029 innebär att priset under den inledande perioden inte ska överskrida 45 euro. Vid ett utsläppsrättspris på 45 euro beräknas priset på bensen öka med cirka 1,17 kronor per liter bränsle och på diesel med omkring 1,26 kronor per liter bränsle, beräknat med ett antagande om 0 procents inblandning av biobränsle och en växelkurs på 11 kronor per euro. Prispåslaget blir mindre ju högre andel biobränslen som blandas in. Då det osäkert vilken reduktionsplikt som kommer att gälla i Sverige 2027 har prispåslaget på ETS 2 beräknats med 0 procents inblandning av biobränslen.

*Riksförbundet M Sverige* anser att förslaget att införa utsläppsrätter för bränslen som används inom vägtransporter behöver kompletteras med en djupgående analys av hur detta skulle påverka vanliga konsumenter, med beaktande av att det inte alltid är möjligt för den enskilde att minska sitt bilresande på sådant sätt som gör syftet med införandet av ETS 2 möjligt att uppnå. Regeringen avser att arbeta vidare med hur EU:s sociala klimatfond bäst kan utnyttjas för att möjliggöra en ambitiös klimatpolitik, samtidigt som konsumenter och verksamheter kompenseras för effekterna av ökade kostnader till följd av införandet av ETS 2 i Sverige. Regeringen avser att konkretisera detta arbete ytterligare i den sociala klimatplan som ska lämnas in till Europeiska kommissionen senast den 30 juni 2025. Regeringen planerar även att tillsätta en bred styrmedelsutredning som bland annat syftar till att utreda påverkan på konsumenter av klimatstyrmedel. Utredaren förväntas bland annat, med beaktande av innehållet i den sociala klimatplan som lämnas till Europeiska kommissionen, analysera och vid behov föreslå ytterligare åtgärder för att konsumenter och verksamheter fullt ut ska kompenseras för effekterna på drivmedelspriserna som införandet av ETS 2 medför.

Införandet av ETS 2 kan också leda till en ökad administrativ börda för de slutkonsumenter av bränslen som inte är tänkta att ingå i systemet, om de ändå har fått betala ett högre pris för bränslet på grund av utsläppsrätter inom ETS 2 och de väljer att ansöka om återbetalning i efterhand. Det kan hända i de fall då det är svårt för försäljaren av ett bränsle att justera bränslepriset baserat på vem som är slutanvändare av bränslet. Detta framhålls av *Jernkontoret*, som uppmärksammar att anläggningar som ingår i ETS 1 köper in t.ex. diesel som används dels för transporter, dels för reservkraft. Användningen som reservkraft ingår i ETS 1 och dessa utsläpp redovisas i rapporteringen för ETS 1. Användningen som transportbränsle kommer däremot ingå i ETS 2. *Jernkontoret* anser att det är svårt att i förväg ange hur stor del av en bränsleleverans som kommer att behövas för respektive användning, vilket skapar en risk för dubbelräkning av utsläpp när bränslet belagts med utsläppskostnad redan vid inköp. Regeringen vill framhålla att slutanvändaren i det fallet kan få möjlighet att ansöka om återbetalning för den del av bränslet som har använts för en verksamhet som ingår i ETS 1. Ansökan om återbetalning vid dubbelräkning medför dock en ökad administrativ börda för slutanvändaren. Hur systemet för återbetalning kommer att fungera beror

Prop. 2023/24:142 på innehållet i en kommande genomförandeakt som kommissionen ska besluta om.

*Swedavia AB* menar att det kan bli svårt att särskilja vilket bränsle som går till arbetsmaskiner respektive vägtransporter och ser en risk att det kommer att ställas krav på ny infrastruktur på bolagets flygplatser. Regeringen menar att inkludering av fler sektorer i ETS 2 underlättar administrationen som är kopplad till att identifiera slutanvändningen av bränslet. Inkluderingen av arbetsmaskiner i ETS 2 gör i detta fall att ingen särskiljning krävs av bränslen till arbetsmaskiner respektive vägtransporter.

*Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* efterfrågar en analys och jämförelse av konsekvenserna för olika kombinationer av förändrade styrmedel, som ETS 2 och energi- och koldioxidskatter. VTI anser dessutom att det vore önskvärt att tidigare utredningar av konsekvenserna av ETS 2 sammanställs. Den styrmedelsutredning som regeringen planerar att tillsätta förväntas ge en bred analys av lämpliga styrmedel för att uppnå Sverige ESR-åtagande och konsekvenserna av dessa.

*Tillväxtanalys* anser att konsekvenserna av den utvidgning av ETS 2 som föreslås är otillräckligt beskrivna, liksom effekterna på den samhälls-ekonomiska effektiviteten av att handelssystemet utvidgas. Regeringen avser att ta med dessa frågor i direktiven till den kommande breda styrmedelsutredningen. Vidare menar *Tillväxtanalys* att det bör analyseras vilka de ekonomiska effekterna är för berörda sektorer samt föreslå hur en eventuell kompensation för dessa görs på bästa samhällsekonomiska sätt. Detta behandlas i avsnitt 5.

*Boverket* ser en risk att ETS 2 medför en dubbelreglering av byggnadssektorn i och med den klimatdeklaration som byggnadssektorn ska utföra enligt befintliga regler. Boverket menar att ökade bränslekostnader för vägtransporter kommer att påverka kostnaderna vid uppförande av byggnader, eftersom lastbilstransporter av byggmaterial ingår som en del i byggverksamheten. Regeringen bedömer att de gränsvärden för utsläpp i värdekedjan för byggnader och som byggnadssektorn ska rapportera in kommer att gynnas av införandet av ETS 2 i byggnadssektorn. Handel med utsläppsrätter bedöms kunna främja att gränsvärden för utsläpp inte överskrids. Regeringen anser inte att detta innebär dubbelreglering.

## **Påverkan på konkurrensförhållanden**

Principen för övervakning och rapportering av utsläpp inom ETS 2 bygger på att en verksamhet som har skyldigheter enligt ETS 2 i största möjliga utsträckning kan avgöra vem som är slutanvändare av bränslena. Därigenom ska det undvikas att det rapporteras och betalas för utsläpp som inte omfattas av ETS 2. För att minska risken för att utsläpp räknas dubbelt ställs det i utsläppshandelsdirektivet och i övervaknings- och rapporteringsförordningen krav på de aktörer som blir reglerade enheter inom ETS 2 att

- rapportera slutanvändningen av sina bränslen uppdelat i olika sektorer på den detaljnivå som informationen finns tillgänglig, och
- om bränslet går till verksamhetsutövare som omfattas av ETS 1, rapportera vilka som köper de bränslen som den reglerade enheten



tillhandahåller, från den direkta kunden ner till den aktör som i slutändan använder bränslet. Prop. 2023/24:142

Det kan vara svårt för en verksamhet som tillgängliggör bränsle för konsumtion att veta den faktiska slutanvändningen av bränslet. Det beror bl.a. på att leverantörskedjorna för bränslen som tillgängliggörs för konsumtion kan vara komplicerade. Det kan t.ex. finnas ett eller flera mellanled som säljer vidare beskattat bränsle innan bränslet förbränns hos en slutkonsument. Ur ett konkurrensperspektiv är det problematiskt för ett företag som tillgängliggör bränsle för konsumtion att begära information om kundbasen hos dessa mellanled i leverantörskedjan. Även i de fall som ett företag säljer bränsle direkt till en slutkonsument kan det vara svårt för säljaren att garantera att bränslet används i det syfte som det säljs för. Det är svårt att förutse om eller i vilken grad detta faktiskt kommer att påverka konkurrensförhållandena.

Det har också funnits en trend att allt färre små bolag väljer att ha ett skatteupplag. Det kan bland annat bero på det sätt som reduktionsplikten är uppbyggd, vilket innebär en administrativ börda för de företag som träffas av lagstiftningen. Vissa, företrädesvis mindre aktörer, tenderar att välja bort att vara upplagshavare eller lagerhållare. Det är numera främst större företag som har skatteupplag. En konsekvens av detta är att det kan finnas många mellanhänder mellan upplagshavare eller lagerhållare och slutanvändare. Även införandet av ETS 2 kan medföra att företag väljer att inte ha skatteupplag, eftersom det medför en administrativ börda. Hantering av bränslen i flera led gör det svårare för ett företag som är rapporteringsskyldigt att kunna identifiera slutanvändare av bränslet, vilket ger en ökad administrativ börda. Att små företag därför väljer bort att vara upplagshavare kan påverka konkurrensförhållanden mellan företag.

Det kommer även att behövas en möjlighet till återbetalning till slutanvändare av bränslen i verksamheter som inte ska ingå i ETS 2 men där slutanvändaren ändå har behövt betala högre bränslepriser på grund av utsläppsrätterna. Annars finns det risk att införandet av ETS 2 kommer att påverka marknadsstrukturerna.

*Företagarna* ser behov av en konsekvensanalys av vilka effekter befintliga nationella styrmedel som gäller för de sektorer som kommer att ingå i ETS 2 kommer att ha för påverkan på klimat- och konkurrenskraften. Detta kommer att behandlas i den breda styrmedelsutredning som regeringen planerar att tillsätta.

*Lantbrukarnas riksförbund* och *Skogsindustrierna* saknar en konsekvensanalys av hur en inkludering av jord- och skogsbrukssektorerna i ETS 2 skulle påverka det svenska jord- och skogsbrukets konkurrenskraft. De menar att det finns en risk för försämrad konkurrenskraft gentemot aktörer i medlemsstater som väljer att inte inkludera jord- och skogsbruket i ETS 2. *Statens jordbruksverk* menar att en inkludering av fler sektorer förutsätter att konsumenter och verksamheter fullt ut kompenseras, för att inte leda till kraftigt försämrad lönsamhet och försämrad konkurrenskraft jämfört med lantbrukare i andra medlemsstater vars utsläpp inte inkluderats inom ETS 2.

*Swedish Pelagic Federation* och *Sveriges Fiskares Producentorganisation* tar upp motsvarande problematik för fiskesektorn. *Matfisk-*

Prop. 2023/24:142 *odlarna* saknar en analys av vilka konsekvenser inkluderingen av fiskefartyg i ETS 2 får för de enskilda vattenbruksföretagen. *Region Kalmar län* anser att inkludering av ytterligare sektorer än de som omfattas av bilaga III till utsläppshandelsdirektivet bör ske på ett sätt som bibehåller landets och sektorernas konkurrenskraft i relation till övriga EU. Vidare påtalar *Jernkontoret* att små anläggningar inom järn- och stålindustrin som inte ingår i ETS 1 kommer att ingå i ETS 2 och därmed få en ökad kostnad för bränslen. Dessa företag är liksom övrig järn- och stålindustrin utsatta för internationell konkurrens. Inom ETS 1 har negativ påverkan på konkurrenskraften hittills hanterats genom tilldelning av fria utsläppsrätter, vilket inte kommer att tillämpas inom ETS 2. *Jernkontoret* anser därför att Sverige bör vänta med införandet av ETS 2 till 2030 när EU:s gränsjusteringsmekanism för koldioxid (CBAM) har genomförts i större utsträckning.

I direktiven till den styrmedelsutredning som regeringen planerar att tillsätta avser regeringen att ta med frågan om hur snedviden internationell konkurrens inom jordbruks-, skogsbruks- och fiskesektorerna kan motverkas. Detta beskrivs närmare i avsnitt 5.

*Region Kalmar län* framhåller även att regelverket för ETS 2 inte får leda till bunkring av bränslen i andra länder. Regeringen instämmer i att genomförandet av ETS 2 inte bör leda till bunkring av bränslen i andra länder och kommer att följa frågan utifrån hur närliggande länder väljer att genomföra ETS 2 gällande inkludering av ytterligare sektorer.

*Trafikverket* ser behov av en fördjupad analys vad gäller bränsle driven bantrafik, där ETS 2 kan komma att leda till en större relativ påverkan på transportkostnaderna för den bränsle drivena bantrafiken än för vägtransporter. Därmed kan konkurrenssituationen mellan järnväg och väg komma att påverkas längs med de bansträckningar som inte är elektrifierade, inklusive det kapillära järnvägsnätet. Detta skulle kunna leda till en överflyttning från bantrafik till vägtrafik som riskerar att bli kontraproduktiv utifrån såväl klimat- som tillgänglighetsperspektiv. Regeringen vill framhålla att den styrmedelsutredning som regeringen planerar att tillsätta förväntas att närmare analysera vilken mix av styrmedel som bäst bidrar till måluppfyllelse av Sveriges ESR-åtagande, med beaktande av påverkan på konkurrenskraften hos de sektorer som ingår i ETS 2.

### 9.3 Konsekvenser för offentlig sektor

Införandet av ETS 2 innebär vissa konsekvenser för staten. Naturvårdsverket, som liksom för ETS 1 avses bli tillsynsmyndighet och tillståndsmyndighet för ETS 2, kommer att få utökade arbetsuppgifter med ökade kostnader som följd. Naturvårdsverket beräknar att administrationen kring tillstånd och tillsyn kan komma att bli av liknande omfattning som motsvarande hantering av uppgifter inom ETS 1. Det beror på att kraven på övervakning och rapportering inte skiljer sig nämnvärt för reglerade enheter inom ETS 2 jämfört med kraven på verksamhetsutövare inom ETS 1. Beräkningen beror dock på hur många aktörer som kommer att bli reglerade enheter inom ETS 2. Naturvårdsverkets nuvarande analys pekar på att det kommer vara färre aktörer inom ETS 2 än inom ETS 1. Omfatt-

ningen på myndighetens administration beror även till viss del på vilka ytterligare klargöranden som kommer på EU-nivå, t.ex. om hur regler för övervakning och rapportering ska tillämpas samt hur eventuella kompensationsförfaranden ska fungera. Regeringen har tillskjutit medel för ändamålet och bedömer därför att hanteringen av de tillkommande arbetsuppgifterna kan hanteras inom befintliga budgetramar.

Sverige kommer att få intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter. Storleken på de volymer utsläppsrätter som medlemsstaterna kommer att få intäkter från är kopplad till utsläppshandelssystemets totala utsläppstak, auktionsandelar och avsättningar till reserven för marknadsstabilitet och till den sociala klimatfonden. I utsläppshandelsdirektivet regleras för vilka syften medlemsstaterna får använda intäkterna. Sveriges potentiella intäkter från ETS 2 uppskattats till cirka 2,34 miljarder euro totalt under perioden 2027–2030, vid ett genomsnittligt pris på utsläppsrätter på 45 euro. Av dessa intäkter ska 25 procent betalas till den sociala klimatfonden. Om fler sektorer inkluderas i enlighet med regeringens bedömning i avsnitt 5.2, uppskattas intäkterna öka med ytterligare ca 0,3 miljarder euro totalt under perioden 2027–2030.

För Statens energimyndighet, som liksom för ETS 1 avses bli kontoföringsmyndighet, kommer införandet på sikt att innebära utökade arbetsuppgifter. Detta förväntas ske successivt inför att de berörda verksamheterna från och med 2027 ska ingå i handeln med utsläppsrätter och i samband med överlämningen av utsläppsrätter inom ETS 2. Naturvårdsverket och Energimyndigheten kan även komma att behöva ägna mer resurser åt samverkan mellan myndigheterna, som samordning av den rapportering och övervakning som företag ska göra enligt olika regelverk (se ovan).

Regeringen har, med utgångspunkt i den dialog som Naturvårdsverket har fört med Skatteverket i arbetet med sin promemoria, i nuläget inte underlag för att bedöma om eller på vilket sätt som Skatteverket kan komma att påverkas av införandet av ETS 2.

När det gäller domstolarna innebär införandet av ETS 2 i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser och förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser att antalet mål till mark- och miljödomstolarna kan komma att öka.

*Svea hovrätt (mark- och miljööverdomstolen)* framhåller att mål med koppling till utsläppshandelssystemet ofta är tidskrävande mål som kräver omfattande resurser, vilket innebär att arbetsbelastningen för domstolarna kan komma att öka. Regeringen konstaterar att det hittills har förekommit endast ett fåtal mål med koppling till ETS 1 i svenska domstolar. Regeringen ser ingen anledning till att ETS 2 skulle leda till att fler mål överklagas till domstol jämfört med ETS 1. Regeringen bedömer därför att hanteringen av de tillkommande målen med koppling till utsläppshandelssystemet kan finansieras inom befintliga budgetramar.

Regeringen bedömer att införandet av ETS 2 också kommer att medföra konsekvenser för kommuner i de fall kommunerna har egna bolag som har skatteupplag för bränslen. I sådana fall kommer konsekvenserna för de kommunala bolagen att vara liknande som för andra företag. Kommunerna kan även påverkas av ökade bränslepriser för de bränslen som används inom kommunens verksamheter.

Även andra offentliga verksamheter, inom staten, regioner eller kommuner, kan indirekt beröras av ökade kostnader för uppvärmning eller vägtransporter eller andra aktiviteter som omfattas av ETS 2.

*Försvarsmakten* pekar på risker med att man inom vissa sektorer kommer att indirekt kunna räkna ut vilka volymer av drivmedel och bränsle som det militära försvaret använder. *Försvarsmakten* menar därför att fler undantag från tillståndsplikt och rapporteringskrav kan komma att behövas i framtiden. Regeringen avser att behandla frågan om undantag för Sveriges militära försvar i arbetet med nödvändiga förordningsändringar.

## 9.4 Konsekvenser för miljön

Kommissionen bedömde i konsekvensanalysen av sitt förslag till reviderat utsläppshandelsdirektiv att utsläppen från ETS 2-sektorerna vägtransporter och byggnader skulle minska med ca 9 procent inom unionen 2025–2030 på grund av det nya utsläppshandelssystemet tillsammans med andra lagstiftningsförslag i 55-procentspaketet. Enligt konsekvensanalysen beräknas motsvarande minskning för Sverige bli ca 7 procent.

Utsläppsminskningarna i Sverige kommer att vara beroende av hur Sverige väljer att genomföra ETS 2 och av övrig styrning, nationellt och på EU-nivå. Inte minst prisbildningen på utsläppsrätter kommer i hög grad att påverkas av medlemsstaternas förmåga att minska utsläppen inom de berörda sektorerna fram till 2027, eftersom den påverkar efterfrågan när handeln med utsläppsrätter startar. I Naturvårdsverkets tidigare analys av vägval vid genomförande av ETS 1 och ETS 2 framgår det att de årliga koldioxidutsläppen från de sektorer som kommer att omfattas av ETS 2, om inga ytterligare sektorer utöver de som avses i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet inkluderas, uppgår till cirka 17 miljoner ton. Dessa utsläpp utgör ungefär 90 procent av de totala fossila koldioxidutsläppen från de sektorer som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen (ESR). Om fler sektorer inkluderas i enlighet med regeringens bedömning i avsnitt 5.2, kommer ytterligare ca 1,7 miljoner ton koldioxid att omfattas av ETS 2 i Sverige.

Naturvårdsverket har gjort en beräkning av hur stora utsläppsminskningar som införandet av ETS 2 kan leda till. Det finns stora osäkerheter i dessa uppskattningar av utsläppsminskningar eftersom de är beroende av ett flertal antaganden om bland annat priset på utsläppsrätter och hur pris känsliga företag och hushåll är för en förändring av bränslepriserna. Hur stora utsläppsminskningarna blir beror också på utformningen av de kompensationsåtgärder som redogörs för i avsnitt 5.3.

Tidigare räkneexempel med ett utsläppspris på 30–80 euro per ton koldioxid har visat att den årliga utsläppsminskningen från berörda sektorer skulle vara 120 000–350 000 ton om Sverige är med i ETS 2 under perioden 2027–2030, jämfört med om Sverige står utanför. Det finns dock studier som pekar mot betydligt högre priser i ETS 2, upp mot 200 euro per ton koldioxid under vissa förutsättningar. Ytterligare en osäkerhetsfaktor är antagandet om vilken nivå reduktionsplikten kommer att ha 2027–2030. I räkneexemplet antogs 0 procent inblandningsnivå,

vilket betyder att utsläppsminskningen är något överskattad om reduktionspliktsnivån i stället kommer att ligga på 6 procent. I denna uppskattning inkluderades dock endast påverkan på utsläpp från vägtransporter och inte från mindre industrier och arbetsmaskiner, vilket skulle betyda att de beräknade utsläppsminskningarna totalt sett är underskattade. Trots stora osäkerheter bedömer regeringen att ETS 2 troligen kommer att innebära en relativt liten effekt på utsläppen i Sverige på kort sikt. Hur utsläppen i berörda sektorer utvecklas är också beroende av nivån på bränsleskatterna.

*Riksförbundet M Sverige* anser att minskade utsläpp i Sverige skulle ge ökade utsläpp i någon annan EU-medlemsstat, och refererar till slutsatser från Konjunkturinstitutets förstudie av ETS 2. Regeringen bedömer att det inte finns en sådan risk, eftersom utsläppen som omfattas av ETS 2 ingår i ansvarsfördelningsförordningen, där varje medlemsstat har övergripande utsläppsbehandling för de utsläpp som inte omfattas av ETS 1. Det innebär att minskade utsläpp i ett land i sektorer som ingår i ETS 2 inte automatiskt medför att ett annat land kan öka sina utsläpp i samma sektorer, utan att det landet behöver kompensera genom minskade utsläpp i andra sektorer som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen.

## 9.5 Sociala konsekvenser

EU har inrättat en social klimatfond för att lindra de sociala konsekvenser som kan uppstå från prisökningar på bränsle till följd av ETS 2. Särskilt utsatta hushåll kan kompenseras med hjälp av åtgärder som finansieras av fonden även till viss del genom direkta inkomststöd.

Om genomförandet av ETS 2 leder till minskade utsläpp av koldioxid innebär det även positiva konsekvenser för människors hälsa, i och med att minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken även kan förväntas medföra minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar.

*Sveriges Fiskares Producentorganisation* menar att förslaget riskerar att motverka andra av mål som staten har satt upp för livsmedelsförsörjning och livsmedelsberedskap. De anser att om fiskesektorn inkluderas i ETS 2, får fisket svårt att nå politiska mål för den marina matproduktion som fisket står för och som är av betydelse i ett beredskapsperspektiv och av relevans för t.ex. Livsmedelsstrategin. Regeringen anser att konsumenter och verksamheter fullt ut ska kompenseras för effekterna på drivmedelspriserna som införandet av ETS 2 medför. Närmare former för sådan compensation kommer att behandlas i den styrmedelsutredning som regeringen planerar att tillsätta.

## 9.6 Överensstämmelse med EU-rätten

Syftet med förslagen i denna proposition är i huvudsak att genomföra ETS 2 i Sverige, i enlighet med utsläppshandelsdirektivet. Regeringen bedömer att de föreslagna ändringarna stämmer överens med EU-rätten.

Förslag till tekniska föreskrifter ska anmälas till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den

Prop. 2023/24:142 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet). Tekniska föreskrifter som genomför EU-rätt behöver inte anmälas förutsatt att det rör sig om ett s.k. strikt genomförande, där utrymme för nationella lösningar saknas. De bestämmelser i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser som lämnas i denna proposition är inte av sådant slag att de behöver anmälas.

## 10 Författningskommentar

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

**2 §** I denna lag avses med

utsläpp av växthusgaser:

1. frigörande av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten från en eller flera källor belägna inom en anläggning,
2. frigörande av koldioxid från ett luftfartyg i en flygverksamhet,
3. frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg i en sjötransportverksamhet, eller

4. frigörande av koldioxid från en bränsleverksamhet,

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

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

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

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

Paragrafen innehåller förklaringar av termer och uttryck som används i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

I förklaringen av *utsläpp av växthusgaser* görs ett nytt tillägg som visar vilka växthusgaser som är aktuella för bränsleverksamheter. För bränsleverksamheter är det endast frigörande av koldioxid som är relevant för tillämpningen av lagen. Förklaringen genomför delvis artikel 3 b i utsläppshandelsdirektivet och bilaga III till direktivet. I 4 b § förklaras vad som menas med frigörande av koldioxid från bränsleverksamhet.

**4 b §** I denna lag avses med

bränsleverksamhet: en verksamhet som innebär att bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion,

bränsleprodukter: energiprodukter som avses i 1 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi och som används för förbränning samt produkter som avses i 2 kap.

4 § samma lag och som används för förbränning.

tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion: hantera bränsleprodukter på ett sätt som innebär att skattskyldighet inträder enligt lagen om skatt på energi, och

frigörande av koldioxid från en bränsleverksamhet: tillgängliggörande av bränsleprodukter för konsumtion, där frigörandet motsvaras av den mängd koldioxid som frigörs vid förbränning av bränsleprodukterna.

I paragrafen, som är ny, förklaras vad som avses med bränsleverksamhet, bränsleprodukter, tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion och frigörande av koldioxid från bränsleverksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Förklaringen av *bränsleverksamhet* har betydelse bl.a. för vilka verksamheter som kan komma att omfattas av tillståndsplikt (jfr 7 §). Uttrycket bränsleverksamhet har en bredare innebörd än den verksamhet som omfattas av ETS 2 enligt utsläppshandelsdirektivet (se artikel 3 ae och bilaga III). Genom att det är tillgängliggörandet för konsumtion som är det relevanta omfattas bl.a. bränsleproducenter, bränsledistributörer, industrier eller energibolag. Dessa omfattas om de är skattskyldiga enligt lagen om skatt på energi, exempelvis för att de är upplagshavare, lagerhållare eller registrerade varumottagare. För att det ska bli fråga om en bränsleverksamhet krävs dessutom att bränslet hanteras på ett sätt som innebär att skattskyldighet inträder (jfr innebörden av tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion). En verksamhet är normalt sett av mer varaktig natur. En verksamhet kan dock uppfylla kraven för att vara en bränsleverksamhet även om den inte är regelmässig utan är av mer tillfällig natur, t.ex. om bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion endast vid något enstaka tillfälle. En aktör kan också bedriva flera verksamheter, varav någon del kan anses vara en bränsleverksamhet.

Förklaringen av *bränsleprodukter* har betydelse för vad som ska anses som bränsleverksamhet, tillgängliggörande av bränsleprodukter för konsumtion och frigörande av koldioxid från bränsleverksamheter. Sådana energiprodukter och vissa andra produkter som omfattas genom hänvisningen till lagen om skatt på energi är t.ex. bensin, dieselbrännolja, fotogen, gasol, naturgas, kol, koks och tjock eldningsolja. Uppräkningen av bränsleprodukter i lagen om skatt på energi omfattar även produkter som inte förbränns, t.ex. transformatorolja. I denna lag är det dock endast bränsleprodukter som används för förbränning som omfattas av uttrycket bränsleprodukter. Förklaringen genomför artikel 3 af i utsläppshandelsdirektivet och bilaga III (delvis) till det direktivet.

Förklaringen av *tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion* har betydelse för vilka verksamheter som är bränsleverksamheter. Vad som är ett tillgängliggörande knyts till om bränsleprodukter hanteras på ett sätt som innebär att skattskyldighet inträder enligt lagen om skatt på energi. Det kan exempelvis handla om att motorbränslen eller bränslen för uppvärmning av bostäder och lokaler tas ut ur ett skatteupplag. Förklaringen har betydelse för vad som utgör frigörande av koldioxid från bränsleverksamhet och vad som utgör en bränsleverksamhet.

Förklaringen av *frigörande av koldioxid från bränsleverksamhet* har betydelse för vilka utsläpp av växthusgaser som är aktuella för bränsleverksamheter. Till skillnad från när det gäller de verksamheter som omfattas av det hittillsvarande utsläppshandelsystemet, ETS 1 (anlägg-

Prop. 2023/24:142 ningar, flygverksamhet och sjötransportverksamheter), så anses utsläppet av växthusgaser i ETS 2 inte ske i samband med förbränningen av bränsle, utan när bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion. Den koldioxid som frigörs i samband med förbränning av bränslet anses alltså ha släppts ut av den som tillgängliggjort bränslet för konsumtion.

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

1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet
  - a) driver verksamheten eller innehar anläggningen eller på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller
  - b) äger ett luftfartyg som ingår i flygverksamheten, om den som driver flygverksamheten inte kan identifieras,
2. i fråga om en sjötransportverksamhet
  - a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller
  - b) har tagit över fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har gått med på att överta de skyldigheter som följer av bestämmelserna i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, *eller*
3. driver en bränsleverksamhet.

I paragrafen förklaras vad som avses med verksamhetsutövare. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

I *andra punkten b* görs en redaktionell justering.

I *tredje punkten*, som är ny, anges vem som är verksamhetsutövare när det gäller en bränsleverksamhet. Det är den fysiska eller juridiska person som driver bränsleverksamheten som omfattas av skyldigheterna i lagen och i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen. I 4 b § förklaras vad som avses med bränsleverksamhet.

**6 §** I denna lag avses med

utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i

1. artiklarna 68 och 75p i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen), eller

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

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, eller

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

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

I paragrafen förklaras vad som avses med utsläppsrapport, övervakningsplan och rapport om verksamhetsnivå. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

I förklaringen av *utsläppsrapport* läggs det till en hänvisning till den nya artikel 75p i övervaknings- och rapporteringsförordningen. Artikel 6 reglerar den utsläppsrapport som verksamhetsutövaren för en bränsle-



verksamhet – i förordningen benämnd reglerad enhet – ska lämna till den behöriga myndigheten varje år. Förklaringen har betydelse för straffansvaret enligt 35 §.

**7 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att

1. det för en anläggning *eller en bränsleverksamhet* ska krävas tillstånd till utsläpp av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla, och

2. en verksamhetsutövare *för en anläggning* vars verksamhet inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna behålla tillståndet.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter om tillstånd till utsläpp av växthusgaser. Paragrafen görs om till en punktuppställning. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

I *första punkten*, som motsvarar det hittillsvarande första stycket, görs ett tillägg som innebär att regeringen får meddela föreskrifter om tillståndsplikt för en bränsleverksamhet och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla. I 4 b § förklaras vad som avses med bränsleverksamhet.

I *andra punkten*, som motsvarar det hittillsvarande andra stycket, görs en följdändring med anledning av tillägget i första punkten, som förtydligar att endast verksamhetsutövare för anläggningar kan ges möjlighet att behålla tillståndet när verksamheten inte längre omfattas av tillståndsplikt.

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

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

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

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

4. tillståndet ersätts med ett nytt tillstånd, eller

5. verksamheten inte kräver tillstånd till utsläpp av växthusgaser, och tillståndsmyndigheten inte har beslutat att verksamhetsutövaren får behålla tillståndet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 § 2.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om när ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser får återkallas.

I *femte punkten* görs en följdändring till den ändrade uppställningen i 7 §.

**16 §** Verksamhetsutövaren ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen *av växthusgaser* från

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

2. *en bränsleverksamhet för vilken det krävs tillstånd till utsläpp av växthusgaser*,

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

4. en sjötransportverksamhet.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om överlämnande av utsläppsrätter. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

I *andra punkten*, som är ny, görs ett tillägg som innebär att även bränsleverksamheter har motsvarande skyldighet som övriga verksamheter som omfattas av ETS 1 att överlämna utsläppsrätter. Tillägget genomför artikel 30e.2 i utsläppshandelsdirektivet.

I övrigt görs redaktionella ändringar.

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

1. skyldighet att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och icke-koldioxideffekter,
2. när utsläpp av växthusgaser ska anses ha skett,
3. rapportering av hur kostnader som har samband med skyldigheten att överlämna utsläppsrätter i en bränsleverksamhet har förts över på slutanvändare,
4. verifiering av uppgifter, och
5. ackreditering av kontrollörer.

Paragrafen ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

I *andra punkten*, som är ny, införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om när utsläpp av växthusgaser ska anses ha skett. Med stöd av detta bemyndigande kan det meddelas föreskrifter om t.ex. vilken bränsleverksamhet som ska anses ha släppt ut växthusgaser, för att undvika att utsläpp från samma bränsleprodukter räknas flera gånger.

I  *tredje punkten*, som är ny, införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om rapportering av hur kostnader som har samband med skyldigheten att överlämna utsläppsrätter har förts över på slutanvändare. Den nya bestämmelsen gör det möjligt att genomföra artikel 30f.3 i utsläppshandelsdirektivet. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att precisera kravet.

**26 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring, tillsyn, *avvisning eller kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn* enligt

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

Paragrafen ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om avgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Ändringen innebär att föreskrifter får meddelas om avgifter för myndigheters kostnader för att dels pröva ärenden om avvisning och kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn, dels att verkställa besluten. Det rör sig om beslut som avses i 42 a § och i artikel 20.3 i EU:s MRV-förordning (se 1 § om EU:s MRV-förordning).

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

1. anläggningar,
2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet,

3. fartyg som används i en sjötransportverksamhet,
4. områden som hör till anläggningar, till luftfartyg som ingår i en flygverksamhet eller till fartyg som används i en sjötransportverksamhet, dock inte bostäder, och
5. lokaler och områden som hör till en bränsleverksamhet, dock inte bostäder.

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

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

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens rätt till tillträde till anläggningar, lokaler och områden som hör till de verksamheter som omfattas av lagen. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

I *första stycket* införs en ny *femte punkt* som ger tillsynsmyndigheten rätt, om det behövs för tillsynen, att få tillträde till lokaler och områden som hör till bränsleverksamheter, dock inte bostäder. Det kan t.ex. röra sig om bränsledepåer. I 4 b § anges vad som avses med bränsleverksamhet. I övrigt görs redaktionella ändringar.

**33 §** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver *en bränsleverksamhet eller* en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning, och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 § 1, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

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

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

Paragrafen innehåller straffbestämmelser om otillåtet utsläpp av växthusgaser. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

I *första stycket* görs ett tillägg som innebär att straffansvaret utvidgas till att även omfatta otillåtna utsläpp av växthusgaser från bränsleverksamheter. Ändringen genomför delvis artikel 16.1 i utsläppshandelsdirektivet. I 38 § finns undantag från straffansvar för en ringa gärning.

Paragrafen ändras också till följd av den ändrade uppställningen i 7 §.

**38 §** Om en gärning som avses i 34–37 §§ är ringa ska det inte dömas till ansvar. Det ska inte heller dömas till ansvar om en gärning som avses i 33 § första stycket är ringa och gärningen har begåtts i en bränsleverksamhet.

Paragrafen innehåller undantag från straffansvar för ringa gärningar. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

*Första stycket*, som motsvarar paragrafens hittillsvarande lydelse, ändras redaktionellt.

*Andra stycket*, som är nytt, innebär att otillåtet utsläpp av växthusgaser som avser bränsleverksamheter inkluderas i de gärningar som är straffria om de är ringa. En gärning som innebär att en person vid ett enstaka

Prop. 2023/24:142    tillfälle har tillgängliggjort bränsleprodukter för konsumtion och inte i tid har ansökt om eller hunnit få tillstånd bör ses som en ringa överträdelse.

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

**av den 10 maj 2023**

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

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

<sup>(1)</sup> EUT C 152, 6.4.2022, s. 175.

<sup>(2)</sup> EUT C 301, 5.8.2022, s. 116.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2023 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 25 april 2023.

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

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

- (5) Den 17 december 2020 lämnade unionen in sitt nationellt fastställda bidrag till UNFCCC, efter rådets godkännande av det. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG <sup>(1)</sup>, i dess ändrade lydelse genom bland annat Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 <sup>(2)</sup>, är ett av de instrument som anges i den allmänna beskrivningen av målet i bilagan till det inlämnade bidraget, med förbehåll för revidering mot bakgrund av det höjda målet för 2030. Rådet angav i sina slutsatser av den 24 oktober 2022 att det är berett att så snart som möjligt efter slutförandet av förhandlingarna om de väsentliga delarna av 55 %-paketet vid behov uppdatera unionens och dess medlemsstaters nationellt fastställda bidrag, i enlighet med punkt 29 i klimatpakten från Glasgow, för att återspegla hur slutresultatet av de väsentliga delarna av 55 %-paketet genomför unionens överordnade mål enligt vad Europeiska rådet enades om i december 2020. Eftersom EU:s utsläppshandelssystem, som inrättades genom direktiv 2003/87/EG, är en hörnsten i unionens klimatpolitik och utgör dess viktigaste verktyg för att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt är de ändringar av direktiv 2003/87/EG, även med avseende på dess tillämpningsområde, som antas genom det här direktivet en del av de väsentliga delarna av 55 %-paketet.
- (6) Behovet och värdet av att förverkliga den europeiska gröna given har bara ökat mot bakgrund av covid-19-pandemins mycket allvarliga effekter på unionsmedborgarnas hälsa, levnads- och arbetsvillkor och välbefinnande. De effekterna har visat att vårt samhälle och vår ekonomi måste förbättra sin motståndskraft när det gäller externa chocker och agera tidigt för att förebygga eller mildra effekterna av externa chocker på ett rättvist sätt där ingen, inte heller de som löper risk för energifattigdom, lämnas utanför. EU-medborgarna fortsätter att uttrycka starka åsikter om att detta i synnerhet gäller klimatförändringarna.
- (7) I det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCCs sekretariat den 17 december 2020 åtog sig unionen att senast 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer.
- (8) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 <sup>(3)</sup> har unionen i lagstiftning fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 och målet att därefter uppnå negativa utsläpp. I den förordningen fastställs också ett bindande inhemskt unionsmål att senast 2030 minska nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer, och föreskrivs att kommissionen ska sträva efter att anpassa alla framtida utkast till åtgärder eller lagstiftningsförslag, inbegripet budgetförslag, till målen i den förordningen, och i de fall då inga anpassningar görs ange skälen till detta som en del av den konsekvensbedömning som åtföljer dessa förslag.
- (9) Alla sektorer inom ekonomin behöver bidra till att uppnå de utsläppsminskningar som fastställs genom förordning (EU) 2021/1119. Därför bör ambitionen med EU:s utsläppshandelssystem anpassas så att den överensstämmer med målet om minskade nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin fram till 2030, målet om klimatneutralitet senast 2050 och målet att uppnå negativa utsläpp därefter, i enlighet med förordning (EU) 2021/1119.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidnäla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814 (EUT L 76, 19.3.2018, s. 3).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

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

<sup>(9)</sup> Rådets direktiv 96/61/EG av den 24 september 1996 om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar (EGT L 257, 10.10.1996, s. 26).

<sup>(10)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar) (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17).

<sup>(11)</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 av den 19 december 2018 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 59, 27.2.2019, s. 8).

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (65) Genom direktiv (EU) 2018/410 infördes bestämmelser om medlemsstaternas annullering av utsläppsrätter från sin auktionsvolym med anledning av stängning av elproduktionskapacitet på deras territorium. Med tanke på unionens höjda klimatambition och den därav följande påskyndade utfasningen av fossila bränslen i elsektorn har sådan stängning blivit allt mer relevant. Kommissionen bör därför bedöma om medlemsstaternas användning av annullering kan underlättas genom en ändring av de relevanta delegerade akter som antas enligt artikel 10.4 i direktiv 2003/87/EG.
- (66) Justeringarna av gratis tilldelning, som infördes genom direktiv (EU) 2018/410 och genomfördes genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842<sup>(23)</sup>, förbättrade den effektivitet och de incitament som gratis tilldelning medför, men ökade den administrativa bördan och innebär att det datum som historiskt sett använts för utfärdandet av gratis tilldelning – den 28 februari – blev oanvändbart. För att justeringarna av gratis tilldelning bättre ska kunna beaktas är det lämpligt att justera efterlevnadscykeln. Tidsfristen för de behöriga myndigheternas beviljande av gratis tilldelning bör därför senareläggas från den 28 februari till den 30 juni, och tidsfristen för operatörernas överlämnande av utsläppsrätter bör senareläggas från den 30 april till den 30 september.
- (67) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066<sup>(24)</sup> fastställs regler för övervakning av utsläpp från biomassa som är förenliga med de regler för användning av biomassa som fastställs i unionslagstiftningen om förnybar energi. Eftersom lagstiftningen blir mer detaljerad avseende hållbarhetskriterierna för biomassa med de senaste reglerna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001<sup>(25)</sup> bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artikel 14.1 i direktiv 2003/87/EG uttryckligen utvidgas till antagandet av nödvändiga anpassningar av EU:s utsläppshandelssystem avseende hållbarhetskriterierna för biomassa, inbegripet biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta genomförandeakter för att specificera hur lagring av utsläpp från blandningar av utsläppsfri biomassa och biomassa som inte kommer från utsläppsfria källor ska redovisas.
- (68) Förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen kan vara viktiga för att minska växthusgasutsläppen i sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen. När återvunna kolbaserade bränslen och förnybara flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung framställs ur avskild koldioxid i en verksamhet som omfattas av detta direktiv bör utsläppen redovisas inom ramen för den verksamheten. För att se till att förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen bidrar till minskade växthusgasutsläpp, och för att undvika dubbelräkning av bränslen som gör det, är det lämpligt att uttryckligen utvidga befogenheten i artikel 14.1 i direktiv 2003/87/EG till kommissionens antagande av genomförandeakter som fastställer nödvändiga justeringar i fråga om hur eventuella utsläpp av koldioxid ska redovisas, på ett sätt som säkerställer att alla utsläpp redovisas, även när sådana bränslen framställs ur koldioxid som avskilts utanför unionen, samtidigt som dubbelräkning undviks och det säkerställs att det finns lämpliga incitament för avskiljning av utsläpp, med beaktande även av behandlingen av dessa bränslen enligt direktiv (EU) 2018/2001.
- (69) Eftersom koldioxid också förväntas transporteras på andra sätt än i rörledningar, såsom med fartyg och lastbil, bör den nuvarande räckvidden i bilaga I till direktiv 2003/87/EG för transport av växthusgaser för lagring utvidgas till att omfatta alla transportmedel, av skal som rör likabehandling och oavsett om transportmedlen omfattas av EU:s utsläppshandelssystem eller inte. Om utsläppen från transporten även omfattas av annan verksamhet enligt direktiv 2003/87/EG bör utsläppen redovisas inom ramen för den andra verksamheten för att undvika dubbelräkning.

<sup>(23)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 av den 31 oktober 2019 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller ytterligare åtgärder i samband med justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter på grund av förändringar av verksamhetsnivå (EUT L 282, 4.11.2019, s. 20).

<sup>(24)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1).

<sup>(25)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

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

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

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

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

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

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

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

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

- (78) De reglerade enheterna i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer och regleringspunkten bör definieras i enlighet med det punktskattesystem som fastställs i rådets direktiv (EU) 2020/262 <sup>(2)</sup>, med nödvändiga anpassningar, eftersom det direktivet redan fastställer ett robust kontrollsystem för alla bränslemängder som frisläpps för konsumtion, för betalning av punktskatter. Slutkonsumenter av bränslen inom dessa sektorer bör inte omfattas av skyldigheterna i direktiv 2003/87/EG.
- (79) De reglerade enheter som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör omfattas av liknande tillståndskrav för utsläpp av växthusgaser som operatörer av stationära anläggningar. Det är nödvändigt att fastställa regler för tillståndsansökningar, villkor för utfärdande av tillstånd, innehåll och översyn samt eventuella ändringar som rör den reglerade enheten. För att det nya systemet ska kunna inledas på ett ordnat sätt bör medlemsstaterna se till att de reglerade enheter som omfattas av det nya systemet för handel med utsläppsrätter har ett giltigt tillstånd från och med systemets start 2025.
- (80) Det totala antalet utsläppsrätter för det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör följa en linjär utvecklingsbana mot utsläppsminskningens målet för 2030, med beaktande av det kostnadseffektiva bidraget från byggnads- och vägtransportsektorerna på 43 % minskning av utsläppen senast 2030 jämfört med 2005 och ett sammanlagt kostnadseffektivt bidrag från de ytterligare sektorerna på 42 % minskning av utsläppen senast 2030 jämfört med 2005. Det totala antalet utsläppsrätter bör fastställas första gången 2027 och följa en utvecklingsbana som inleds 2024 från värdet för utsläppsgrenen för 2024, beräknat i enlighet med artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 <sup>(3)</sup> på grundval av referensutsläppen för de sektorer som omfattas för 2005 och perioden 2016–2018, enligt vad som fastställs i artikel 4.3 i den förordningen. Den linjära minskningsfaktorn bör därför fastställas till 5,10 %. Från och med 2028 bör det totala antalet utsläppsrätter fastställas på grundval av de genomsnittliga rapporterade utsläppen för åren 2024, 2025 och 2026, och minska med samma absoluta årliga minskningstakt som fastställdes från och med 2024, vilket motsvarar en linjär minskningsfaktor på 5,38 % jämfört med motsvarande värde för 2025 för ovan angivna utvecklingsbana. Om dessa utsläpp är avsevärt högre än värdet för den utvecklingsbanan och om sådan avvikelser inte beror på små skillnader i metoderna för utsläppsmätning, bör den linjära minskningsfaktorn justeras för att uppnå den nödvändiga nivån av utsläppsminskning till 2030.
- (81) Auktionering av utsläppsrätter är den enklaste och ekonomiskt mest effektiva metoden för tilldelning av utsläppsrätter, och gör det även möjligt att undvika oförutsedda vinster. Både byggnadssektorn och vägtransportsektorn står under relativt litet eller obefintligt konkurrenstryck från länder utanför unionen och de är inte utsatta för någon risk för koldioxidläckage. Utsläppsrätter för byggnader och vägtransporter bör därför endast tilldelas genom auktionering, utan någon gratis tilldelning.
- (82) För att säkerställa en smidig start på det nya systemet för handel med utsläppsrätter och med beaktande av de reglerade enheternas behov av att risksäkra eller förhandelsköpa utsläppsrätter för att minska sina pris- och likviditetsrisker bör ett större antal utsläppsrätter auktioneras ut i ett tidigt skede. Under 2027 bör auktionsvolymerna därför vara 30 % högre än den totala mängden utsläppsrätter för 2027. Denna mängd är tillräcklig för att ge likviditet, både om utsläppen minskar i enlighet med minskningsbehoven och i händelse av att utsläppsminskningarna endast förverkligas gradvis. Detaljerade regler för denna tidigareläggning av auktionsvolymerna bör fastställas i en delegerad akt om auktionering som antas enligt artikel 10.4 i direktiv 2003/87/EG.

<sup>(2)</sup> Rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler för punktskatt (EUT L 58, 27.2.2020, s. 4).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 19.6.2018, s. 26).

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

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

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

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

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

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



- (91) För att öka medborgarnas säkerhet om att koldioxidpriset under de första åren av det nya systemet för handel med utsläppsrätter inte överstiger 45 EUR är det lämpligt att inkludera en ytterligare prisstabilitetsmekanism för att ta ut utsläppsrätter från reserven för marknadsstabilitet om koldioxidpriset överstiger den nivån. I princip bör åtgärden tillämpas en gång under en period på 12 månader. Den bör dock också kunna tillämpas igen under samma period på 12 månader om kommissionen, biträdd av kommittén för klimatförändringar, anser att prisutvecklingen motiverar ett nytt uttag av utsläppsrätter. Med tanke på denna mekanisms syfte att säkerställa stabilitet under de första åren av det nya systemet för handel med utsläppsrätter bör kommissionen bedöma dess funktion och huruvida den bör fortsätta efter 2029.
- (92) Som en ytterligare skyddsmekanism innan handeln med utsläppsrätter inleds i byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör det vara möjligt att senarelägga tillämpningen av taket och skyldigheten att överlämna utsläppsrätter där grossistpriserna på gas eller olja är exceptionellt höga jämfört med historiska trender. Mekanismen bör vara automatisk, vilket innebär att tillämpningen av taket och överlämningskyldigheterna ska skjutas upp med ett år om konkreta utlösande faktorer för energipriset uppfylls. Referenspriserna bör fastställas på grundval av referensavtal på grossistmarknaderna för gas och olja som är omedelbart tillgängliga och som är mest relevanta för slutkonsumenter. Separata utlösande villkor för gas- och oljepriser bör övervägas, eftersom deras prisutveckling följer olika historiska trender. För att säkerställa marknads säkerhet bör kommissionen i tillräckligt god tid i förväg klargöra senareläggningen genom ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (93) Tillämpningen av utsläppshandeln för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör övervakas av kommissionen, inbegripet graden av priskonvergens med EU:s befintliga system för handel med utsläppsrätter, och vid behov bör en översyn föreslås för Europaparlamentet och rådet i syfte att förbättra ändamålsenligheten, administrationen och den praktiska tillämpningen av utsläppshandeln för dessa sektorer på grundval av förvärd kunskap samt ökad priskonvergens. Kommissionen bör vara skyldig att lämna in den första rapporten om dessa frågor senast den 1 januari 2028.
- (94) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 3ga.2, 3gf.2, 3gf.4, 10b.4, 12.3-d, 12.3-c, 14.1, 30f.3, 30.f.5 och 30h.7 i direktiv 2003/87/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. För att säkerställa synergier med det befintliga regelverket bör tilldelningen av genomförandebefogenheter i artiklarna 14 och 15 i det direktivet utvidgas till att omfatta byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna. Dessa genomförandebefogenheter, utom genomförandebefogenheterna i förhållande till artiklarna 3gf.2, 12.3-d och 12.3-c i direktiv 2003/87/EG, bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>(9)</sup>.
- (95) För att nå målen i detta direktiv och annan unionslagstiftning, särskilt i förordning (EU) 2021/1119, bör unionen och dess medlemsstater använda de senaste vetenskapliga rönen när de genomför politiska åtgärder. När det europeiska vetenskapliga rådgivande organet för klimatförändringar tillhandahåller vetenskaplig rådgivning och utfärdar rapporter om EU:s utsläppshandelssystem bör kommissionen därför ta hänsyn till sådan rådgivning och sådana rapporter, särskilt när det gäller behovet av ytterligare unionspolitik och unionsåtgärder för att säkerställa överensstämmelse med målen i förordning (EU) 2021/1119, och ytterligare unionspolitik och unionsåtgärder med tanke på ambitionen och miljöintegriteten för globala marknadsbaserade åtgärder för luftfart och sjötransporter.
- (96) För att lyfta fram hur intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem bidrar till klimatomställningen bör en märkning av EU:s utsläppshandelssystem införas. Bland andra åtgärder för att säkerställa synligheten för finansiering från EU:s utsläppshandelssystem bör medlemsstaterna och kommissionen se till att projekt och verksamhet som stöds genom moderniseringsfonden och innovationsfonden tydligt anges som härrörande från intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem genom en lämplig märkning.

<sup>(9)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

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

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

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

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

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

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

auktionsförfarandet utvidgas till att omfatta byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(3)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (100) Bestämmelserna om EU:s befintliga utsläppshandelssystem och dess utvidgning till sjötransporter bör tillämpas från och med 2024 i linje med behovet av brådskande klimatåtgärder och av att alla sektorer bidrar till utsläppsminskningar på ett kostnadseffektivt sätt. Följaktligen bör medlemsstaterna införliva de bestämmelser som rör dessa sektorer senast den 31 december 2023. Tidsfristen för införlivande av bestämmelserna om systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer bör dock vara den 30 juni 2024, eftersom reglerna om övervakning, rapportering, kontroll och tillståndsgivning för dessa sektorer gäller från och med den 1 januari 2025 och kräver tillräckligt med tid för ett ordnat genomförande. Som ett undantag bör medlemsstaterna, för att garantera öppenhet och tillförlitlig rapportering, införliva skyldigheten att rapportera historiska utsläpp för dessa sektorer senast den 31 december 2023, eftersom den skyldigheten avser utsläppen under 2024. I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument<sup>(4)</sup>, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (101) Ett välfungerande, reviderat EU-utsläppshandelssystem som omfattar ett instrument för stabilisering av marknaden är centralt för att unionen ska kunna uppnå målet om minskade nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin fram till 2030, unionens mål om klimatneutralitet senast 2050, målet om negativa utsläpp därefter i enlighet med förordning (EU) 2021/1119 och målen i Parisavtalet. Reserven för marknadsstabilitet syftar till att åtgärda obalansen mellan tillgång och efterfrågan på utsläppsrätter på marknaden. Enligt artikel 3 i beslut (EU) 2015/1814 ska reserven ses över tre år efter det att den börjar användas, med särskild uppmärksamhet på procenttalet för fastställande av antalet utsläppsrätter som ska placeras i reserven för marknadsstabilitet, tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som bestämmer intaget av utsläppsrätter samt antalet utsläppsrätter som ska tas ut ur reserven. Det nuvarande tröskelvärdet för att placera utsläppsrätter i reserven för marknadsstabilitet fastställdes 2018, i samband med den senaste översynen av EU:s utsläppshandelssystem, medan den linjära minskningsfaktorn höjs i och med detta direktiv. Som en del av den regelbundna översynen av hur reserven för marknadsstabilitet fungerar bör kommissionen därför också bedöma behovet av en eventuell anpassning av detta tröskelvärde, i linje med den linjära faktor som avses i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG.
- (102) Med tanke på behovet av att ge en starkare investeringsignal för att minska utsläppen på ett kostnadseffektivt sätt och i syfte att stärka EU:s utsläppshandelssystem bör beslut (EU) 2015/1814 ändras genom en ökning av den procentsats som används för att fastställa det antal utsläppsrätter som varje år ska placeras i reserven för marknadsstabilitet. Vidare bör intaget, för lägre nivåer av totalt antal utsläppsrätter i omlopp, vara lika med skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp och det tröskelvärde som bestämmer intaget av utsläppsrätter. Detta förhindrar den betydande osäkerhet i auktionsvolymerna som uppstår när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp ligger nära tröskelvärdet och säkerställer samtidigt att överskottet när det volymintervall inom vilket koldioxidmarknaden anses fungera på ett balanserat sätt.
- (103) För att säkerställa att nivån på antalet utsläppsrätter som finns kvar i reserven för marknadsstabilitet efter ogiltigförklaringen är förutsägbar bör ogiltigförklaringen av utsläppsrätter inte längre vara beroende av föregående års auktionsvolym. Antalet utsläppsrätter i reserven bör därför fastställas till 400 miljoner utsläppsrätter, vilket motsvarar det lägre tröskelvärdet för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp.

<sup>(3)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

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

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

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

(\*\*) EUT L 282, 19.10.2016, s. 4."

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

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

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

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

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led b ska ersättas med följande:

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

b) Led d ska ersättas med följande:

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

c) Led u ska utgå.

d) Följande led ska läggas till:

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

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

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

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

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

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

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

4. Rubriken till kapitel II ska ersättas med följande:

"Luftfart och Sjötransporter"

5. Artikel 3a ska ersättas med följande:

"Artikel 3a

#### Tillämpningsområde

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

6. Artikel 3g ska ersättas med följande:

"Artikel 3g

#### Övervaknings- och rapporteringsplaner

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

7. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 3ga

#### Tillämpningsområde för sjötransportverksamhet

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3gb

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

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

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

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

Artikel 3gc

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

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

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



Artikel 3gd

### Övervakning och rapportering av utsläpp från sjötransporter

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

Artikel 3ge

### Verifierings- och ackrediteringsregler för utsläpp från sjötransporter

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

Artikel 3gf

### Administrerande myndighet för ett rederi

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

Artikel 3gg

### Rapportering och översyn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Artikel 3h ska ersättas med följande:

”Artikel 3h

#### Tillämpningsområde

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

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

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

10. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

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

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

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

11. I artikel 9 ska följande stycken läggas till:

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

Från och med den 1 januari 2026 respektive den 1 januari 2027 ska antalet utsläppsrätter 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 10a.8.”

12. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"ha) Att tillhandahålla ekonomiskt stöd för att hantera sociala aspekter i låg- och medelinkomsthushåll, inbegripet genom att minska snedvridande skatter, och riktade sänkningar av tullar och avgifter för förnybar el.

hb) Att finansiera nationella klimatutdelningssystem med påvisad positiv klimatpåverkan enligt vad som dokumenterats i den årliga rapport som avses i artikel 19.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 (\*).

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

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

"k) Att främja kompetensutveckling och omfördelning av arbetskraft i syfte att bidra till en rättvis omställning till en klimatneutral ekonomi, särskilt i de regioner där arbetsmarknaden påverkas mest av omställningen, i nära samarbete med arbetsmarknadens parter, och investera i kompetensutveckling och omskolning av arbetstagare som kan påverkas av omställningen, inbegripet arbetstagare inom sjötransport.

l) Att hantera eventuella kvarstående risker för koldioxidläckage i de sektorer som omfattas av bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 (\*), genom att stödja omställningen och främja utfasningen av fossila bränslen i dessa sektorer i enlighet med reglerna för statligt stöd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- k) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

- l) Följande punkt ska läggas till:

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

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

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

13. Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

- i) Följande stycken ska införas efter andra stycket:

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

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

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

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

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

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

- ii) Tredje stycket ska ersättas med följande:

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

b) Följande punkt ska införas:

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

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

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

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

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

c) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

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

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

ii) I tredje stycket ska följande led läggas till:

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

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

iii) Fjärde stycket ska ersättas med följande:

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

d) Punkterna 3 och 4 ska utgå.



e) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

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

h) Punkt 8 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) Följande punkter ska införas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) Punkt 19 ska ersättas med följande:

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

k) Följande punkt ska läggas till:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10ca

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

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

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

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

17. Artikel 10d ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

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

c) Punkt 11 ska ersättas med följande:

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

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

18. Följande artikel ska införas:

"Artikel 10f

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

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

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

20. Rubriken till kapitel IV ska ersättas med följande:

"Bestämmelser för luftfart, sjötransporter och stationära anläggningar".

21. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 2a ska utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

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

d) Följande punkter ska införas efter punkt 3:

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

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

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

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

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



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

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

e) Punkt 3-a ska ersättas med följande:

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

f) Följande punkt ska införas:

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

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

g) Punkt 4 ska ersättas med följande:

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

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

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

23. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

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

c) Följande punkt ska införas:

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

d) Följande punkt ska införas:

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

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

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

24. Artikel 18b ska ersättas med följande:

"Artikel 18b

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

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

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

25. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

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

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

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

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

26. Artikel 29 ska ersättas med följande:

"Artikel 29

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

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

27. Artikel 29a ska ersättas med följande:

"Artikel 29a

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

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

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

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

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

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

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

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

28. Artikel 30 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

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

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

d) Följande punkter ska läggas till:

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

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

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

- c) Huruvida alla växthusgasutsläpp som omfattas av detta direktiv faktiskt redovisas och huruvida dubbelräkning faktiskt undviks; den ska särskilt bedöma redovisningen av de växthusgasutsläpp som anses ha avskiljts och använts i en produkt på ett annat sätt än det som avses i artikel 12.3b.
6. Vid översynen av detta direktiv i enlighet med punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel ska kommissionen analysera hur kopplingar kan upprättas mellan EU:s utsläppshandelssystem och andra koldioxidmarknader, utan att detta hindrar uppnåendet av klimatneutralitetsmålet och unionens klimatomål enligt förordning (EU) 2021/1119.
7. Senast den 31 juli 2026 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i vilken den ska bedöma möjligheten att inkludera kommunala avfallsförbränningsanläggningar i EU:s utsläppshandelssystem, bland annat i syfte att inkludera dem från och med 2028 och med en bedömning av det potentiella behovet av en möjlighet för en medlemsstat att avstå fram till och med den 31 december 2030. I detta avseende ska kommissionen beakta vikten av att alla sektorer bidrar till utsläppsminskningar samt att bortskaffande av avfall kan omedlas till deponering i unionen respektive avfallsexport till tredjeländer. Kommissionen ska dessutom ta hänsyn till relevanta kriterier såsom effekterna på den inre marknaden, potentiella snedvridningar av konkurrensen, miljöintegritet, anpassning till målen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG (\*) samt robusthet och noggrannhet när det gäller övervakning och beräkning av utsläpp. Kommissionen ska, när så är lämpligt och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i det direktivet, låta den rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel på tillstånd för utsläpp av växthusgaser och utfärdande av ytterligare utsläppsrätter för kommunala avfallsförbränningsanläggningar och för att förhindra eventuell omedledning av avfall.

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

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3)."

29. Följande kapitel ska införas efter artikel 30:

"KAPITEL IVA

SYSTEM FÖR HANDEL MED UTSLÄPPSRÄTTER FÖR BYGGNADS- OCH VÄGTRANSPORTSEKTORERNA SAMT YTTRELLIGARE SEKTORER

Artikel 30a

#### **Tillämpningsområde**

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på utsläpp, tillstånd för utsläpp av växthusgaser, utfärdande och överlämnande av utsläppsrätter, övervakning, rapportering och verifiering avseende den verksamhet som avses i bilaga III. Detta kapitel ska inte tillämpas på några utsläpp som omfattas av kapitlen II och III.

Artikel 30b

#### **Tillstånd för växthusgasutsläpp**

1. Medlemsstaterna ska från och med den 1 januari 2025 säkerställa att inga reglerade enheter bedriver sådan verksamhet som avses i bilaga III såvida inte den reglerade enheten innehar ett tillstånd som utfärdats av en behörig myndighet i enlighet med punkterna 2 och 3 i denna artikel.

2. En ansökan till den behöriga myndigheten från den reglerade enheten enligt punkt 1 i denna artikel om ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser enligt detta kapitel ska innehålla åtminstone en beskrivning av

- a) den reglerade enheten,

- b) den typ av bränslen som enheten frisläpper för konsumtion och som används för förbränning inom sektorer som avses i bilaga III samt på vilka sätt dessa bränslen frisläpps för konsumtion,
- c) slutanvändning eller slutanvändningar av de bränslen som frisläpps för konsumtion för den verksamhet som avses i bilaga III,
- d) planerade åtgärder för att övervaka och rapportera utsläpp i enlighet med de genomförandeakter som avses i artiklarna 14 och 30f,
- e) en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som avses i leden a–d i denna punkt.

3. Den behöriga myndigheten ska utfärda ett tillstånd för utsläpp av växthusgaser varigenom godkännande beviljas till den reglerade enhet som avses i punkt 1 i denna artikel för den verksamhet som avses i bilaga III, om myndigheten finner att enheten är i stånd att övervaka och rapportera utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläpps för konsumtion enligt bilaga III.

4. Tillstånd för utsläpp av växthusgaser ska åtminstone innehålla följande:

- a) Den reglerade enhetens namn och adress.
- b) En beskrivning av hur den reglerade enheten frisläpper bränslena för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.
- c) En förteckning över de bränslen som den reglerade enheten frisläpper för konsumtion i de sektorer som omfattas av detta kapitel.
- d) En övervakningsplan som uppfyller de krav som fastställs genom de genomförandeakter som avses i artikel 14.
- e) Rapporteringskrav som fastställs genom de genomförandeakter som avses i artikel 14.
- f) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter som utfärdats enligt detta kapitel motsvarande de sammanlagda utsläppen under varje kalenderår, efter verifiering i enlighet med artikel 15, inom den tidsfrist som fastställs i artikel 30e.2.

5. Medlemsstaterna får tillåta att de reglerade enheterna uppdaterar övervakningsplanerna utan att ändra tillståndet. Reglerade enheter ska lämna in alla uppdaterade övervakningsplaner till den behöriga myndigheten för godkännande.

6. Den reglerade enheten ska informera den behöriga myndigheten om alla planerade förändringar av sin verksamhet eller de bränslen enheten frisläpper för konsumtion, vilket kan kräva en uppdatering av tillståndet för utsläpp av växthusgaser. När det är lämpligt ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14. Om en ny verksamhetsutövare tar över driften av en reglerad enhet som omfattas av detta kapitel, ska den behöriga myndigheten uppdatera tillståndet och ange den nya verksamhetsutövarens namn och adress.

Artikel 30c

#### Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter

1. Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdats enligt detta kapitel varje år från och med 2027 ska minska linjärt med början 2024. Värdet för 2024 ska definieras som utsläppsgränserna för 2024, beräknade på grundval av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 (\*) för de sektorer som omfattas av detta kapitel och med tillämpning av en linjär minskningsbana för alla utsläpp inom den förordningens tillämpningsområde. Antalet ska minska varje år efter 2024 med en linjär minskningsfaktor på 5,10 %. Senast den 1 januari 2025 ska kommissionen offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter för år 2027.

2. Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdats enligt detta kapitel varje år från och med 2028 ska minska linjärt med början 2025, på grundval av de genomsnittliga utsläpp som rapporterats enligt detta kapitel under åren 2024–2026. Antalet utsläppsrätter ska minska med en linjär minskningsfaktor på 5,38 %, såvida inte villkoren i punkt 1 i bilaga IIIa är tillämpliga i vilket fall antalet ska minska med en linjär minskningsfaktor justerad i enlighet med de regler som fastställs i punkt 2 i bilaga IIIa. Senast den 30 juni 2027 ska kommissionen offentliggöra unionens sammanlagda antal utsläppsrätter för 2028 och, vid behov, den justerade linjära minskningsfaktorn.

3. Unionens sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel ska justeras för varje år från och med 2028 för att kompensera för det antal utsläppsrätter som överlämnats i de fall där det inte var möjligt att undvika dubbelräkning av utsläpp eller om utsläppsrätter har överlämnats för utsläpp som inte omfattas av detta kapitel enligt artikel 30f.5. Justeringen ska motsvara den totala mängd utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel och som kompenseras för under det relevanta rapporteringsåret enligt de genomförandeakter som avses i artikel 30f.5 andra stycket.

4. En medlemsstat som enligt artikel 30j ensidigt har utvidgat sin verksamhet enligt bilaga III till sektorer som inte förtecknas i den bilagan ska säkerställa att de berörda reglerade enheterna senast den 30 april det aktuella året till den relevanta behöriga myndigheten lämnar in en vederbörligen underbyggd rapport i enlighet med artikel 30f. Om de inlämnade uppgifterna är vederbörligen underbyggda ska den behöriga myndigheten underrätta kommissionen om detta senast den 30 juni det aktuella året. Det antal utsläppsrätter som ska utfärdas enligt punkt 1 i den här artikeln ska justeras med beaktande av de vederbörligen underbyggda rapporter som lämnats in av de reglerade enheterna.

Artikel 30d

#### Auktionering av utsläppsrätter för verksamhet som avses i bilaga III

1. Från och med 2027 ska de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel auktioneras ut, såvida de inte placeras i den reserv för marknadsstabilitet som inrättats genom beslut (EU) 2015/1814. De utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel ska auktioneras ut separat från de utsläppsrätter som omfattas av kapitlen II och III i detta direktiv.

2. Auktionering av utsläppsrätter enligt detta kapitel ska inledas 2027 med en mängd som motsvarar 130 % av 2027 års auktionsvolym, vilken fastställs på grundval av unionens sammanlagda antal utsläppsrätter för det året och respektive auktionsandel och auktionsvolym enligt punkterna 3–6 i denna artikel. Ytterligare 30 % som ska auktioneras ut får endast användas för överlämnande av utsläppsrätter enligt artikel 30e.2 och får auktioneras ut till och med den 31 maj 2028. De ytterligare 30 % ska dras av från auktionsvolymerna för perioden 2029–2031. Villkoren för de auktioner som föreskrivs i denna punkt ska fastställas i enlighet med punkt 7 i den här artikeln och artikel 10.4.

2027 ska 600 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel skapas som innehav i reserven för marknadsstabilitet enligt artikel 1a.3 i beslut (EU) 2015/1814.

3. 150 miljoner utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel ska auktioneras ut och alla intäkter från dessa auktioner ska göras tillgängliga för den sociala klimatfond som inrättats enligt förordning (EU) 2023/955 till och med 2032.

4. Av det återstående antalet utsläppsrätter, och för att tillsammans med intäkterna från de utsläppsrätter som avses i punkt 3 i denna artikel och artikel 10a.8b i detta direktiv, generera ett högsta belopp på 65 000 000 000 EUR, ska kommissionen säkerställa att en ytterligare mängd utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel auktioneras och att intäkterna från dessa auktioner görs tillgängliga för den sociala klimatfond som inrättats genom förordning (EU) 2023/955 till och med 2032.

Kommissionen ska säkerställa att de utsläppsrätter som är avsedda för den sociala klimatfond som avses i punkt 3 i denna artikel och i den här punkten auktioneras ut i enlighet med de principer och villkor som avses i artikel 10.4 och de delegerade akter som antagits enligt den artikeln.

Intäkterna från auktioneringen av de utsläppsrätter som avses i punkt 3 i denna artikel och i den här punkten ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 och ska användas i enlighet med de regler som gäller för den sociala klimatfonden.

Det årliga belopp som tilldelas den sociala klimatfonden i enlighet med artikel 10a.8b, punkt 3 i den här artikeln och den här punkten får inte överstiga

- a) för 2026: 4 000 000 000 EUR,
- b) för 2027: 10 900 000 000 EUR,

- c) för 2028: 10 500 000 000 EUR,
- d) för 2029: 10 300 000 000 EUR,
- e) för 2030: 10 100 000 000 EUR,
- f) för 2031: 9 800 000 000 EUR,
- g) för 2032: 9 400 000 000 EUR.

Om det system för handel med utsläppsrätter som inrättas i enlighet med detta kapitel skjuts upp till 2028 enligt artikel 30k ska det högsta belopp som ska göras tillgängligt för den sociala klimatfonden i enlighet med första stycket i denna punkt vara 54 600 000 000 EUR. I sådana fall får de årliga belopp som anslås till den sociala klimatfonden inte överstiga 4 000 000 000 EUR sammanlagt för åren 2026 och 2027, och för perioden 1 januari 2028–31 december 2032 får det relevanta årliga beloppet inte överstiga

- a) för 2028: 11 400 000 000 EUR,
- b) för 2029: 10 300 000 000 EUR,
- c) för 2030: 10 100 000 000 EUR,
- d) för 2031: 9 800 000 000 EUR,
- e) för 2032: 9 000 000 000 EUR.

När intäkter från auktionering enligt punkt 5 i den här artikeln fastställs som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget, ska artikel 10a.8b i detta direktiv, punkt 3 i den här artikeln och den här punkten inte vara tillämpliga.

5. Det totala antal utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel efter avdrag för det antal som anges i punkterna 3 och 4 i denna artikel ska auktioneras ut av medlemsstaterna och fördelas mellan dem i andelar som är identiska med andelarna av referensutsläppen enligt artikel 4.2 i förordning (EU) 2018/842 för de kategorier av utsläppskällor som avses i andra stycket b, c och d i bilaga III till detta direktiv för genomsnittet under perioden 2016–2018 i den berörda medlemsstaten, enligt den omfattande översynen enligt artikel 4.3 i den förordningen.

6. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 5 i denna artikel ska användas, med undantag för intäkter som utgör externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med punkt 4 i denna artikel eller intäkter som fastställs som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget och som förts in i unionens budget. Medlemsstaterna ska använda sina intäkter eller ett ekonomiskt värde motsvarande dessa intäkter för ett eller flera av de ändamål som anges i artikel 10.3 i detta direktiv, och prioritera verksamhet som kan bidra till att hantera de sociala aspekterna av handeln med utsläppsrätter enligt detta kapitel, eller för ett eller flera av följande ändamål:

- a) Åtgärder som är avsedda att bidra till minskade koldioxidutsläpp från uppvärmning och kylning av byggnader eller för att minska energibehoven i byggnader, inbegripet integrering av energi från förnybara energikällor och tillhörande åtgärder i enlighet med artiklarna 7.11, 12 och 20 i direktiv 2012/27/EU, samt åtgärder för att ge ekonomiskt stöd till låginkomsthushåll i byggnader med sämst energiprestanda.
- b) Åtgärder som är avsedda att påskynda införandet av utsläppsfria fordon eller för att ge ekonomiskt stöd till utbyggnaden av fullt driftskompatibel infrastruktur för tankning och laddning av utsläppsfria fordon, eller åtgärder för att uppmuntra övergång till kollektivtrafik och förbättra multimodaliteten eller för att ge ekonomiskt stöd i syfte att hantera sociala aspekter som rör transportanvändare med låg inkomst och medelinkomst.
- c) Finansiering av sin sociala klimatplan i enlighet med artikel 15 i förordning (EU) 2023/955.
- d) Ekonomisk ersättning till slutkonsumenterna av bränslen i de fall där det inte har varit möjligt att undvika dubbelräkning av utsläpp eller om utsläppsrätter har överlämnats för utsläpp som inte omfattas av detta kapitel enligt artikel 30f.5.



Medlemsstaterna ska anses ha uppfyllt bestämmelserna i denna punkt om de har inrättat och genomfört skattepolitik eller ekonomisk stödpolitik eller regleringspolitik som ger upphov till ekonomiskt stöd, som inrättats för de ändamål som anges i första stycket i denna punkt och som har ett värde som motsvarar de intäkter som avses i det stycket från auktioneringen av utsläppsrätter som avses i detta kapitel.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om användningen av intäkterna och de åtgärder som vidtas enligt denna punkt genom att ta med den informationen i sina rapporter som lämnas in enligt förordning (EU) 2018/1999.

7. Artikel 10.4 och 10.5 ska tillämpas på utsläppsrätter som utfärdas enligt detta kapitel.

#### Artikel 30e

#### Överlåtelse, överlämnande och annullering av utsläppsrätter

1. Artikel 12 ska tillämpas på de utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, med undantag för punkterna 3 och 3a, punkt 4 andra och tredje meningen samt punkt 5 i den artikeln. Vid tillämpning av den bestämmelsen ska

- a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till de utsläpp som omfattas av detta kapitel,
- b) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till de reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,
- c) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

2. Från och med den 1 januari 2028 ska medlemsstaterna säkerställa att den reglerade enheten senast den 31 maj varje år överlämnar ett antal utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel som är lika med den reglerade enhetens totala utsläpp som motsvarar den mängd bränslen som frisläppts för konsumtion enligt bilaga III under det förgående kalenderåret, efter verifiering i enlighet med artiklarna 15 och 30f, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras.

3. Om en reglerad enhet som är etablerad i en viss medlemsstat omfattas av en nationell koldioxidskatt som är i kraft 2027–2030 och som omfattar en verksamhet som avses i bilaga III, får den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten till och med den 31 december 2030, genom undantag från punkterna 1 och 2 i denna artikel, befria den reglerade enheten från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt punkt 2 i denna artikel för ett visst referensår, förutsatt att

- a) den berörda medlemsstaten underrättar kommissionen om den nationella koldioxidskatten senast den 31 december 2023, och de skattesatser enligt nationell rätt som är tillämpliga för åren 2027–2030 har trätt i kraft vid det datumet; den berörda medlemsstaten ska underrätta kommissionen om varje senare ändring av den nationella koldioxidskatten,
- b) den nationella koldioxidskatt i den berörda medlemsstaten som faktiskt betalats av den reglerade enheten för referensåret är högre än det genomsnittliga auktionspriset för systemet för handel med utsläppsrätter enligt detta kapitel,
- c) den reglerade enheten fullt ut iakttar skyldigheterna enligt artikel 30b om tillstånd för växthusgasutsläpp och artikel 30f om övervakning, rapportering och verifiering av sina utsläpp,
- d) den berörda medlemsstaten underrättar kommissionen om tillämpningen av sådan befrielse och motsvarande mängd utsläppsrätter som ska annulleras i enlighet med led g i detta stycke och de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4 senast den 31 maj året efter referensåret,
- e) kommissionen inte invänder mot tillämpningen av undantaget på grund av att den anmälda åtgärden inte är förenlig med villkoren i denna punkt, inom tre månader från en underrättelse enligt led a i detta stycke eller inom en månad efter underrättelsen för det berörda året enligt led d i detta stycke,

- f) den berörda medlemsstaten inte auktionerar ut den mängd utsläppsrätter som avses i artikel 30d.5 för ett visst referensår förrän den mängd utsläppsrätter som ska annulleras enligt denna punkt har fastställts i enlighet med led g i detta stycke; den berörda medlemsstaten får inte auktionera ut någon av den ytterligare mängden utsläppsrätter enligt artikel 30d.2 första stycket,
- g) den berörda medlemsstaten annullerar en mängd utsläppsrätter från det totala antal utsläppsrätter som den ska auktionera ut av den, som avses i artikel 30d.5, för referensåret, som motsvarar denna reglerade enhets verifierade utsläpp enligt detta kapitel för det referensåret; när den mängd utsläppsrätter som efter tillämpning av led f i detta stycke återstår att auktionera ut under referensåret är lägre än den mängd utsläppsrätter som ska annulleras enligt denna punkt, ska den berörda medlemsstaten se till att den annullerar den mängd utsläppsrätter som motsvarar skillnaden vid utgången av året efter referensåret, och
- h) den berörda medlemsstaten åtar sig att, vid tidpunkten för den första underrättelsen enligt led a i detta stycke, för en eller flera av de åtgärder som förtecknas eller avses i artikel 30d.6 första stycket använda ett belopp som motsvarar de intäkter för vilka artikel 30d.6 skulle ha tillämpats utan detta undantag; artikel 30d.6 andra och tredje styckena ska tillämpas och kommissionen ska säkerställa att den information som erhålls enligt de styckena överensstämmer med det åtagande som gjorts enligt detta led.

Den mängd utsläppsrätter som ska annulleras enligt första stycket g i denna punkt ska inte påverka de externa inkomster avsatta för särskilda ändamål som fastställs enligt artikel 30d.4 i detta direktiv eller, om de har fastställts enligt artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget, de egna medlen i unionens budget enligt rådets beslut (EU, Euratom) 2020/2053 (\*\*) från intäkterna från auktionering av utsläppsrätter i enlighet med artikel 30d i detta direktiv.

4. Sjukhus som inte omfattas av kapitel III får ges ekonomisk ersättning för de kostnader som förs vidare till dem på grund av överlämnandet av utsläppsrätter enligt det här kapitlet. För det ändamålet ska de bestämmelser i det här kapitlet som är tillämpliga på dubbelräkning gälla i tillämpliga delar.

#### Artikel 30f

### Övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp samt ackreditering

1. Artiklarna 14 och 15 ska tillämpas på utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel. Vid tillämpning av de bestämmelserna ska

- a) varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till de utsläpp som omfattas av detta kapitel,
- b) varje hänvisning till en verksamhet som förtecknas i bilaga I tolkas som en hänvisning till den verksamhet som avses i bilaga III,
- c) varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till de reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,
- d) varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel,
- e) hänvisningar till datumet i artikel 15 ska tolkas som en hänvisning till den 30 april.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet för varje kalenderår från och med 2025 övervakar de utsläpp som motsvarar de bränslemängder som frisläppts för konsumtion enligt bilaga III. De ska också säkerställa att varje reglerad enhet rapporterar dessa utsläpp till den behöriga myndigheten under det påföljande året, med början 2026, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14.1.

3. Från och med den 1 januari 2028 ska medlemsstaterna säkerställa att varje reglerad enhet senast den 30 april varje år fram till 2030 rapporterar den genomsnittliga andelen kostnader i samband med överlämnandet av utsläppsrätter enligt detta kapitel som den fört över på konsumenter för det föregående året. Kommissionen ska anta genomförandeakter med avseende på kraven och mallarna för dessa rapporter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2. Kommissionen ska bedöma de inlämnade rapporterna och årligen rapportera sina iakttagelser till Europaparlamentet och rådet. Om kommissionen konstaterar att det förekommer otillbörliga metoder när det gäller överföring av koldioxidkostnader får rapporten, när så är lämpligt, åtföljas av lagstiftningsförslag som syftar till att åtgärda sådana otillbörliga metoder.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje reglerad enhet som den 1 januari 2025 innehar ett tillstånd enligt artikel 30b rapporterar sina historiska utsläpp för år 2024 senast den 30 april 2025.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att de reglerade enheterna på ett tillförlitligt och korrekt sätt kan identifiera och dokumentera per bränsletyp de exakta bränslemängder som frisläpps för konsumtion och som används för förbränning i de sektorer som avses i bilaga III, och den slutliga användningen av de bränslen som frisläpps för konsumtion av de reglerade enheterna. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att begränsa risken för dubbelräkning av utsläpp som omfattas av detta kapitel och utsläpp enligt kapitlen II och III, samt risken för att utsläppsrätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av det här kapitlet.

Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare regler för att undvika dubbelräkning och för att undvika att utsläppsrätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av detta kapitel, samt för att tillhandahålla ekonomisk ersättning till slutkonsumenter av bränslena i de fall där sådan dubbelräkning eller sådant överlämnande av utsläpp inte kan undvikas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2. Beräkningen av den ekonomiska ersättningen till slutkonsumenterna av bränslena ska baseras på genomsnittspriset på utsläppsrätter i de auktioner som genomförs i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4 under det relevanta rapporteringsåret.

6. Principerna för övervakning och rapportering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga IV.

7. Kriterierna för verifiering av utsläpp som omfattas av detta kapitel fastställs i del C i bilaga V.

8. Medlemsstaterna får tillåta förenklade övervaknings-, rapporterings- och kontrollåtgärder för reglerade enheter vars årliga utsläpp motsvarar de bränslemängder som frisläpps för konsumtion och som är mindre än 1 000 ton koldioxidekvivalenter, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14.1.

#### Artikel 30g

#### Administration

Artiklarna 13, 15a, 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 och 29 ska tillämpas på de utsläpp, reglerade enheter och utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel. Vid tillämpning av de bestämmelserna ska

- varje hänvisning till utsläpp tolkas som en hänvisning till utsläpp som omfattas av detta kapitel,
- varje hänvisning till verksamhetsutövare tolkas som en hänvisning till reglerade enheter som omfattas av detta kapitel,
- varje hänvisning till utsläppsrätter tolkas som en hänvisning till de utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel.

#### Artikel 30h

#### Åtgärder i händelse av en alltför stora prisökning

1. Om genomsnittspriset på utsläppsrätter vid de auktioner som genomförs i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 10.4 i detta direktiv, under mer än tre på varandra följande månader är mer än dubbelt så högt som genomsnittspriset på utsläppsrätter under de sex föregående på varandra följande månaderna vid auktioner av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel, ska 50 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel tas ut från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.

För åren 2027 och 2028 ska villkoret enligt första stycket vara uppfyllt om genomsnittspriset för utsläppsrätter under mer än tre på varandra följande månader är mer än 1,5 gånger högre än genomsnittspriset för utsläppsrätter under referensperioden på de sex föregående på varandra följande månaderna.

2. Om genomsnittspriset på utsläppsrätter enligt punkt 1 i denna artikel överstiger ett pristak på 45 EUR för en period på två på varandra följande månader ska 20 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel tas ut från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814. Indexuppräkningsmekanismen på det europeiska konsumentprisindexet för 2020 ska tillämpas. Utsläppsrätter ska tas ut genom den mekanism som föreskrivs i denna punkt till och med den 31 december 2029.

3. Om genomsnittspriset på utsläppsrätter enligt punkt 1 i denna artikel är mer än tre gånger så högt som genomsnittspriset på utsläppsrätter under de sex föregående på varandra följande månaderna, ska 150 miljoner utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel tas ut från reserven för marknadsstabilitet i enlighet med artikel 1a.7 i beslut (EU) 2015/1814.
4. Om det villkor som avses i punkt 2 har uppfyllts samma dag som villkoret enligt punkt 1 eller 3 ska ytterligare utsläppsrätter tas ut endast enligt punkt 1 eller 3.
5. Innan den 31 december 2029 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en bedömning av om den mekanism som avses i punkt 2 har varit effektiv och om den bör bibehållas. Kommissionen ska, när så är lämpligt, låta rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av detta direktiv för att anpassa den mekanismen.
6. Om ett eller flera av de villkor som avses i punkt 1, 2 eller 3 har uppfyllts och lett till att utsläppsrätter tagits ut, får ytterligare utsläppsrätter inte tas ut enligt denna artikel tidigare än 12 månader därefter.
7. Om det villkor som avses i punkt 2 i denna artikel åter har uppfyllts inom den andra hälften av den period på 12 månader som avses i punkt 6 i den här artikeln ska kommissionen, biträdd av den kommitté som inrättats genom artikel 44 i förordning (EU) 2018/1999, bedöma åtgärdens ändamålsenlighet och får genom en genomförandeakt besluta att punkt 6 i den här artikeln inte ska tillämpas. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2 i detta direktiv.
8. Om ett eller flera av de villkor som avses i punkt 1, 2 eller 3 har uppfyllts och punkt 6 inte är tillämplig, ska kommissionen omgående offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* avseende den dag då det eller de villkoren var uppfyllda.
9. Medlemsstater som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla en plan för korrigerande åtgärder i enlighet med artikel 8 i förordning (EU) 2018/842 ska ta vederbörlig hänsyn till effekterna av ett uttag av ytterligare utsläppsrätter enligt punkt 2 i den här artikeln under de föregående två åren när de överväger ytterligare åtgärder som ska genomföras i enlighet med artikel 8.1 första stycket c i den förordningen för att uppfylla sina skyldigheter enligt den förordningen.

Artikel 30i

### Översyn av detta kapitel

Senast den 1 januari 2028 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av bestämmelserna i detta kapitel med avseende på deras ändamålsenlighet, administration och praktiska tillämpning, inbegripet tillämpningen av reglerna enligt beslut (EU) 2015/1814. Om det är lämpligt ska kommissionen låta denna rapport åtföljas av ett lagstiftningsförslag om att ändra detta kapitel. Senast den 31 oktober 2031 ska kommissionen bedöma möjligheten att integrera de sektorer som omfattas av bilaga III till detta direktiv i EU:s utsläppshandelsystem som omfattar de sektorer som förtecknas i bilaga I till detta direktiv.

Artikel 30j

### Förfaranden för unilateral utvidgning av den verksamhet som avses i bilaga III till andra sektorer som inte omfattas av kapitlen II och III

1. Från och med 2027 får medlemsstaterna utvidga den verksamhet som avses i bilaga III till sektorer som inte förtecknas i den bilagan och därigenom tillämpa handel med utsläppsrätter i enlighet med detta kapitel i sådana sektorer, med beaktande av alla relevanta kriterier, särskilt konsekvenserna för den inre marknaden, möjliga snedvridningar av konkurrensen, miljöintegriteten hos det system för handel med utsläppsrätter som inrättas enligt detta kapitel och tillförlitligheten hos det planerade övervaknings- och rapporteringssystemet, förutsatt att utvidgningen av den verksamheten som avses i den bilagan godkänns av kommissionen.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv i fråga om godkännande av en utvidgning som avses i första stycket i denna punkt, tillstånd att utfärda ytterligare utsläppsrätter och tillstånd för andra medlemsstater att utvidga den verksamhet som avses i bilaga III. Kommissionen får också, när den antar sådana delegerade akter, komplettera utvidgningen med ytterligare regler om åtgärder vid möjliga fall av dubbelräkning, inbegripet när det gäller frågan om ytterligare utsläppsrätter för att kompensera för utsläppsrätter för användning av bränslen i verksamheter som förtecknas i bilaga I. Eventuella ekonomiska åtgärder från medlemsstaternas sida till förmån för företag i sektorer och delsektorer som är utsatta för en verklig risk för koldioxidläckage till följd av avsevärda indirekta kostnader som uppstår från kostnader för utsläpp av växthusgasar som förs vidare till bränslepriserna på grund av det ensidiga utvidgandet ska vara förenliga med reglerna för statligt stöd och får inte leda till otillbörlig snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden.

2. Ytterligare utsläppsrätter som utfärdas enligt ett tillstånd enligt den här artikeln ska auktioneras ut i överensstämmelse med kraven i artikel 30d. Trots vad som sägs i artikel 30d.1–6 ska de medlemsstater som ensidigt har utvidgat den verksamhet som avses i bilaga III i enlighet med den här artikeln besluta om användningen av intäkterna från auktioneringen av dessa ytterligare utsläppsrätter.

#### Artikel 30k

#### **Senareläggning av handeln med utsläppsrätter för byggnads och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer till 2028 i händelse av exceptionellt höga energipriser**

1. Senast den 15 juli 2026 ska kommissionen offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* om huruvida ett av eller båda följande villkor har uppfyllts:

- a) Det genomsnittliga TTF-gaspriset under de sex kalendermånader som löpte ut den 30 juni 2026 var högre än det genomsnittliga TTF-gaspriset i februari och mars 2022.
- b) Det genomsnittliga Brent-råoljepriset för de sex kalendermånader som löpte ut den 30 juni 2026 var mer än två gånger det genomsnittliga Brent-råoljepriset under de fem föregående åren. Referensperioden på fem år ska vara den femårsperiod som löper ut före den första månaden inom perioden på sex kalendermånader.

2. Om ett eller båda av de villkor som avses i punkt 1 är uppfyllda ska följande regler gälla:

- a) Genom undantag från artikel 30c.1 ska det första år för vilket unionens sammanlagda antal utsläppsrätter fastställs vara 2028 och genom undantag från artikel 30c.3 ska det första år för vilket unionens sammanlagda antal utsläppsrätter anpassas vara 2029.
- b) Genom undantag från artikel 30d.1 och 30d.2 ska inledningen av auktioneringen av utsläppsrätter enligt detta kapitel senareläggas till 2028.
- c) Genom undantag från artikel 30d.2 ska de ytterligare mängderna utsläppsrätter för det första året av auktioner dras av från auktionsvolymerna för perioden 2030–2032, och de första innehaven i reserven för marknadsstabilitet ska skapas 2028.
- d) Genom undantag från artikel 30e.2 ska tidsfristen för det första överlämnandet av utsläppsrätter senareläggas till den 31 maj 2029 för totala utsläpp under 2028.
- e) Genom undantag från artikel 30i ska tidsfristen för kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet senareläggas till den 1 januari 2029.

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

(\*\*) Rådets beslut (EU, Euratom) 2020/2053 av den 14 december 2020 om systemet för Europeiska unionens egna medel och om upphävande av beslut 2014/335/EU, Euratom (EUT L 424, 15.12.2020, s. 1)."

30. Följande kapitel ska införas:

"KAPITEL IVB

VETENSKAPLIG RÅDGIVNING OCH SYNLIGHET FÖR FINANSIERING

Artikel 30l

**Vetenskaplig rådgivning**

Det europeiska vetenskapliga rådgivande organ för klimatförändringar (*det rådgivande organet*) som inrättats enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 401/2009 (\*) får på eget initiativ tillhandahålla vetenskaplig rådgivning och utfärda rapporter om detta direktiv. Kommissionen ska beakta det rådgivande organets relevanta råd och rapporter, särskilt när det gäller

- a) behovet av ytterligare unionsstrategier och unionsåtgärder för att säkerställa överensstämmelse med de syften och mål som avses i artikel 30.3 i detta direktiv,
- b) behovet av ytterligare unionsstrategier och unionsåtgärder mot bakgrund av överenskommelser om globala åtgärder inom Icao för att minska luftfartens klimatpåverkan, och om ambitionen och miljöintegriteten hos den globala marknadsbaserade åtgärd från IMO som avses i artikel 3gg i detta direktiv.

Artikel 30m

**Information, kommunikation och publicitet**

1. Kommissionen ska säkerställa synlighet för den finansiering från auktionsintäkter från EU:s utsläppshandelsystem som avses i artikel 10a.8, genom att

- a) säkerställa att mottagarna av sådan finansiering framhåller att finansieringen kommer från unionen och säkerställer unionsfinansieringens synlighet, särskilt när de marknadsför projekten och deras resultat, genom att tillhandahålla enhetlig, ändamålsenlig och proportionell riktad information till flera målgrupper, däribland medierna och allmänheten, och
- b) säkerställa att mottagarna av sådan finansiering använder en lämplig märkning med texten "(med)finansierad genom EU:s utsläppshandelsystem (innovationsfonden)", samt unionens emblem och finansieringsbeloppet; när användningen av den märkningen inte är möjlig, ska innovationsfonden nämnas i all kommunikationsverksamhet, inbegripet på anslagstavlor på strategiska platser som är synliga för allmänheten.

Kommissionen ska i den delegerade akt som avses i artikel 10a.8 fastställa nödvändiga krav för att säkerställa synligheten för finansiering från innovationsfonden, inbegripet ett krav på omnämnande av den fonden.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa synligheten för finansiering från auktionsintäkter från EU:s utsläppshandelsystem enligt artikel 10d som motsvarar vad som avses i punkt 1 första stycket a och b i den här artikeln, inbegripet genom ett krav på omnämnande av moderniseringsfonden.

3. Med hänsyn tagen till nationella omständigheter ska medlemsstaterna sträva efter att säkerställa synlighet för finansieringskällan för de åtgärder eller projekt som finansieras genom de auktionsintäkter från EU:s utsläppshandelsystem för vilka de beslutar om användningen i enlighet med artiklarna 3d.4, 10.3 och 30d.6.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 401/2009 av den 23 april 2009 om Europeiska miljöbyrån och Europeiska nätverket för miljöinformation och miljöövervakning (EUT L 126, 21.5.2009, s. 13)."

31. Bilagorna I, IIb IV och V till direktiv 2003/87/EG ska ändras i enlighet med bilaga I till det här direktivet, och bilagorna III och IIIa ska införas i direktiv 2003/87/EG i enlighet med bilaga I till det här direktivet.

## Artikel 2

## Ändring av beslut (EU) 2015/1814

Beslut (EU) 2015/1814 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Kommissionen ska offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i omlopp varje år senast den 1 juni påföljande år. Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp under ett visst år ska motsvara det sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdats med avseende på anläggningar och rederier och som inte placerats i reserven under perioden sedan den 1 januari 2008, inbegripet det antal utsläppsrätter som utfärdades enligt artikel 13.2 i direktiv 2003/87/EG i dess lydelse den 18 mars 2018 under den perioden samt rättigheter att utnyttja internationella reduktionsenheter som tillämpats av anläggningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, till och med den 31 december det året, minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp från anläggningar och rederier som omfattades av EU:s utsläppshandelssystem mellan den 1 januari 2008 och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG. Utsläpp under treårsperioden 2005–2007, samt utsläppsrätter som utfärdats för sådana utsläpp, ska inte beaktas. Det första offentliggörandet ska ske senast den 15 maj 2017."

b) Följande punkt ska införas:

"4a. Från och med 2024 ska beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp under ett visst år omfatta det sammanlagda antal utsläppsrätter som utfärdats för luftfart och det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp från luftfart inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, exklusive utsläpp från flygningar på flyglinjer som omfattas av kompensation som beräknats enligt artikel 12.6 i direktiv 2003/87/EG, mellan den 1 januari 2024 och den 31 december det året.

De utsläppsrätter som annullerats enligt artikel 3gb i direktiv 2003/87/EG ska anses vara utfärdade vid beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp."

c) Punkterna 5 och 5a ska ersättas med följande:

"5. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är mellan 833 miljoner och 1 096 miljoner, ett antal utsläppsrätter som motsvarar skillnaden mellan det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, enligt det senaste offentliggörande som avses i punkt 4 i den här artikeln, och 833 miljoner räknas av från den kvantitet utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 10.2 i direktiv 2003/87/EG, och placeras i reserven under en period på 12 månader med början den 1 september det året. Om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är större än 1 096 miljoner utsläppsrätter ska det antal utsläppsrätter som ska räknas av från den kvantitet utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 10.2 i direktiv 2003/87/EG, och som ska placeras i reserven under en period på 12 månader från och med den 1 september det året, motsvara 12 % av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp. Genom undantag från andra meningarna i detta stycke ska procentsatsen enligt den meningarna fördubblas till och med den 31 december 2030.

Utan att det påverkar det totala antal utsläppsrätter som ska räknas av enligt denna punkt fram till den 31 december 2030 ska de utsläppsrätter som avses i artikel 10.2 första stycket b i direktiv 2003/87/EG inte beaktas vid fastställandet av medlemsstaternas andelar som bidrar till det totala antalet.

5a. Om inget annat beslutas vid den första översyn som utförs i enlighet med artikel 3 ska från och med 2023 de utsläppsrätter som ingår i reserven över 400 miljoner utsläppsrätter inte längre vara giltiga."

d) Punkt 7 ska ersättas med följande:

"7. Om, under ett visst år, punkt 6 i denna artikel inte är tillämplig och villkoret i artikel 29a.1 i direktiv 2003/87/EG är uppfyllt, ska 75 miljoner utsläppsrätter tas ut från reserven och läggas till den kvantitet utsläppsrätter som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 10.2 i det direktivet. Om det finns färre än 75 miljoner utsläppsrätter i reserven ska samtliga utsläppsrätter i reserven tas ut enligt den här punkten. När villkoret i artikel 29a.1 i det direktivet är uppfyllt ska den volym utsläppsrätter som ska tas ut från reserven i enlighet med den

artikeln fördelas jämnt under en period av tre månader som ska inledas senast två månader efter den dag då villkoret i artikel 29a.1 i det direktivet uppfylls enligt kommissionens meddelande i enlighet med fjärde stycket i den punkten.”

2. Följande artikel ska införas:

”Artikel 1a

**Användningen av reserven för marknadsstabilitet för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer**

1. Utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska placeras i och tas ut från en separat del av den reserv som upprättas enligt artikel 1 i detta beslut, i enlighet med reglerna i den här artikeln.

2. Placering av utsläppsrätter i reserven enligt denna artikel ska ske från och med den 1 september 2028. De utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG ska placeras i, förvaras i och tas ut från reserven separat från de utsläppsrätter som omfattas av artikel 1 i detta beslut.

3. 2027 ska den del som avses i punkt 1 i denna artikel inrättas i enlighet med artikel 30d.2 andra stycket i direktiv 2003/87/EG. Från och med den 1 januari 2031 ska de utsläppsrätter som avses i det stycket och som inte har tagits ut från reserven inte längre vara giltiga.

4. Kommissionen ska offentliggöra det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG varje år, senast den 1 juni det påföljande året, separat från antalet utsläppsrätter i omlopp enligt artikel 1.4 i detta beslut. Det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt den här artikeln ett visst år ska vara det sammanlagda antalet utsläppsrätter som omfattas av det kapitlet och som utfärdats under perioden sedan den 1 januari 2027, minus det sammanlagda antalet ton verifierade utsläpp som omfattas av det kapitlet under perioden mellan den 1 januari 2027 och den 31 december samma år, och utsläppsrätter som omfattas av det kapitlet och som annullerats i enlighet med artikel 12.4 i direktiv 2003/87/EG. Det första offentliggörandet ska ske senast den 1 juni 2028.

5. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp enligt det senaste offentliggörande som avses i punkt 4 i denna artikel överstiger 440 miljoner utsläppsrätter, 100 miljoner utsläppsrätter räknas av från den kvantitet utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i det direktivet, och placeras i reserven under en period på 12 månader med början den 1 september det året.

6. Varje år ska, om det totala antalet utsläppsrätter i omlopp är lägre än 210 miljoner, 100 miljoner utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG tas ut från reserven och läggs till den kvantitet utsläppsrätter som omfattas av det kapitlet och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i det direktivet. Om det finns färre än 100 miljoner utsläppsrätter i reserven ska samtliga utsläppsrätter i reserven tas ut enligt denna punkt.

7. De volymer som ska tas ut från reserven i enlighet med artikel 30h i direktiv 2003/87/EG ska läggas till den kvantitet utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i det direktivet och som ska auktioneras ut av medlemsstaterna enligt artikel 30d i det direktivet. De volymer som ska tas ut från reserven ska fördelas jämnt under en period på tre månader, med början senast två månader efter den dag då villkoren uppfylldes enligt offentliggörandet i det hänseendet i *Europeiska unionens officiella tidning* enligt artikel 30h.8 i direktiv 2003/87/EG.

8. Artikel 1.8 och artikel 3 i detta beslut ska tillämpas på de utsläppsrätter som omfattas av kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG.

9. Genom undantag från punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel ska, om ett av eller båda de villkor som avses i artikel 30k.1 i direktiv 2003/87/EG är uppfyllda, den placering av utsläppsrätter i reserven som avses i punkt 2 i den här artikeln gälla från och med den 1 september 2029 och de datum som avses i punkterna 3 och 4 i den här artikeln senareläggas med ett år.”



3. Artikel 3 ska ersättas med följande:

"Artikel 3

#### Översyn

Kommissionen ska övervaka att reserven fungerar väl i samband med den rapport som föreskrivs i artikel 10.5 i direktiv 2003/87/EG. I den rapporten bör relevanta effekter på konkurrenskraften, i synnerhet inom industrisektorn, beaktas, även med avseende på indikatorer för BNP, sysselsättning och investeringar. Kommissionen ska, inom tre år från det att reserven har börjat användas, och därefter vart femte år, på grundval av en analys av den europeiska koldioxidmarknadens välordnade funktionssätt, göra en översyn av reserven och, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet. Vid varje översyn ska särskild uppmärksamhet ägnas åt procenttalet för fastställande av antalet utsläppsrätter som ska placeras i reserven enligt artikel 1.5 i detta beslut, det numeriska värdet för tröskeln för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp, även med tanke på en eventuell anpassning av detta tröskelvärde i enlighet med den linjära faktor som avses i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG, liksom det antal utsläppsrätter som ska tas ut från reserven enligt artikel 1.6 eller 1.7 i detta beslut. I sin översyn ska kommissionen även undersöka hur reserven påverkar tillväxten, sysselsättningen, unionens industriella konkurrenskraft och risken för koldioxidläckage."

Artikel 3

#### Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1 i detta direktiv senast den 31 december 2023. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2024.

Medlemsstaterna ska dock sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa följande artiklar senast den 30 juni 2024:

- a) Artikel 1.3 ea–ai i detta direktiv.
- b) Artikel 1.29 i detta direktiv, med undantag för artikel 30f.4 i direktiv 2003/87/EG i sin lydelse enligt det ledet.
- c) Artikel 1.31 i detta direktiv avseende bilagorna III och IIIa till direktiv 2003/87/EG i sin lydelse enligt det ledet.

De ska genast underrätta kommissionen om de bestämmelser som antas i enlighet med första och andra styckena.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

#### Övergångsbestämmelser

När medlemsstaterna uppfyller sin skyldighet enligt artikel 3.1 i detta direktiv ska de säkerställa att deras nationella lagstiftning som införlivar artiklarna 3 u, 10a.3, 10a.4 och 10c.7 i direktiv 2003/87/EG samt punkterna 1 och 3 i bilaga I till det direktivet, i den lydelse som var tillämplig den 4 juni 2023, fortsätter att gälla till och med den 31 december 2025. Genom undantag från artikel 3.1 första stycket sista meningen ska de tillämpa sina nationella bestämmelser om införlivande av ändringar av dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2026.

*Artikel 5*

**Ikraftträdande och tillämpning**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 2 ska tillämpas från och med den 1 januari 2024.

*Artikel 6*

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 10 maj 2023.

*På Europaparlamentets vägnar*  
R. METSOLA  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
J. ROSWALL  
*Ordförande*

BILAGA

1. Bilaga I till direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Anläggningar eller delar av anläggningar som används för forskning, utveckling och provning av nya produkter och processer omfattas inte av detta direktiv. Anläggningar omfattas inte av detta direktiv om utsläpp från förbränning av biomassa som uppfyller kriterierna i artikel 14 under den föregående relevanta femårsperioden enligt artikel 11.1 andra stycket i genomsnitt bidrar till mer än 95 % av de totala genomsnittliga växthusgasutsläppen."

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. När den sammanlagda tillförda effekten i en anläggning beräknas inför ett beslut om huruvida anläggningen ska inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem ska den tillförda effekten i alla anläggningens tekniska enheter som förbränner bränsle räknas samman. Sådana enheter kan bland annat vara alla typer av pannor, brännare, turbiner, värmeaggregat, processugnar, förbränningsugnar, rostugnar, brännugnar, värmningsugnar, torkar, motorer, bränsleceller, enheter för tvåstegsförbränning för avskiljning av koldioxid, facklor och enheter för termisk eller katalytisk efterbränning. Enheter med en tillförd effekt på mindre än 3 MW ska inte ingå i beräkningen."

c) Tabellen ska ändras på följande sätt:

i) Första raden ska ersättas med följande:

"Förbränning av bränsle i anläggningar med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW (med undantag av anläggningar för förbränning av farligt avfall och kommunalt avfall) Från och med den 1 januari 2024: förbränning av bränslen i anläggningar för förbränning av kommunalt avfall med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW, vid tillämpningen av artiklarna 14 och 15.	Koldioxid"
---	------------

ii) Andra raden ska ersättas med följande:

"Raffinering av olja, där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW används	Koldioxid"
---	------------

iii) Femte raden ska ersättas med följande:

"Järn- eller ståltillverkning (primär- eller sekundärsmältning) inklusive stränggjutning, med en kapacitet som överstiger 2,5 ton per timme	Koldioxid"
---	------------

iv) Sjunde raden ska ersättas med följande:

"Produktion av primäraluminium eller aluminiumoxid	Koldioxid och perfluorkolväten"
--	---------------------------------

v) Femtonde raden ska ersättas med följande:

"Torkning eller bränning av gips eller framställning av gipsplattor och andra gipsprodukter, med en produktionskapacitet för bränd gips eller torkat sekundärt gips som överstiger 20 ton per dag	Koldioxid"
---	------------

vi) Artonde raden ska ersättas med följande:

"Produktion av kimirök som inbegriper förkolning av organiska ämnen som oljor, tjäror, kracknings- och destillationsrester, med en produktionskapacitet som överstiger 50 ton per dag	Koldioxid"
---	------------

vii) Tjugofjärde raden ska ersättas med följande:

"Produktion av vätgas (H2) och syntesgas med en produktionskapacitet som överstiger 5 ton per dag	Koldioxid"
---	------------

viii) Tjugosjunde raden ska ersättas med följande:

"Transport av växthusgaser för geologisk lagring i en lagringsanläggning som är godkänd enligt direktiv 2009/31/EG, med undantag för utsläpp som omfattas av en annan verksamhet enligt det här direktivet	Koldioxid"
--	------------

ix) Följande rad ska läggas till efter den sista nya raden, med en blankrad mellan:

"Sjötransporter Sjötransportverksamhet som omfattas av förordning (EU) 2015/757 med undantag för sjötransportverksamhet som omfattas av artikel 2.1a och, till och med den 31 december 2026, artikel 2.1b i den förordningen	Koldioxid: från och med den 1 januari 2026: metan och dikväveoxid"
---	---

2. Bilaga IIb till direktiv 2003/87/EG ska ersättas med följande:

"BILAGA IIb

Del A

FÖRDELNING AV MEDEL FRÅN MODERNISERINGSFONDEN ENLIGT ARTIKEL 10.1 TREDJE STYCKET

	Andel
Bulgarien	5,84 %
Tjeckien	15,59 %
Estland	2,78 %
Kroatien	3,14 %
Lettland	1,44 %
Litauen	2,57 %
Ungern	7,12 %
Polen	43,41 %
Rumänien	11,98 %
Slovakien	6,13 %

Del B

FÖRDELNING AV MEDEL FRÅN MODERNISERINGSFONDEN ENLIGT ARTIKEL 10.1 FJÄRDE STYCKET

	Andel
Bulgarien	4,9 %
Tjeckien	12,6 %
Estland	2,1 %
Grekland	10,1 %
Kroatien	2,3 %
Lettland	1,0 %
Litauen	1,9 %
Ungern	5,8 %
Polen	34,2 %
Portugal	8,6 %
Rumänien	9,7 %
Slovakien	4,8 %
Slovenien	2,0 %

3. Följande bilagor ska införas som bilagorna III och IIIa till direktiv 2003/87/EG:

"BILAGA III

VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV KAPITEL IVa

Verksamhet:	Växthusgaser
<p>Frisläppande av bränslen för konsumtion som används för förbränning inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer. I denna verksamhet ska inte följande ingå:</p> <p>a) Frisläppande av bränslen för konsumtion som används i de aktiviteter som förtecknas i bilaga I, med undantag för förbränning i samband med transport av växthusgaser för geologisk lagring enligt vad som anges i tabellen på rad 27 i den bilagan eller förbränning i anläggningar som undantas enligt artikel 27a.</p> <p>b) Frisläppande av bränslen för konsumtion för vilka utsläppsfaktorn är noll.</p> <p>c) Frisläppande av bränslen för konsumtion av farligt eller kommunalt avfall som används som bränsle.</p> <p>Byggnads- och vägtransportsektorerna ska motsvara följande utsläppskällor enligt definitioner i IPCC:s riktlinjer om nationell inventering av växthusgaser från 2006, med nödvändiga ändringar av dessa definitioner enligt följande:</p> <p>a) Kraftvärmeproduktion (IPCC-kod 1A1a ii) och värmeverk (IPCC-kod 1A1aiii), i den mån de producerar värme för kategorierna enligt leden c och d i detta stycke, antingen direkt eller via fjärrvärmånät.</p>	Koldioxid
<p>b) Vägtransporter (IPCC-kod 1A3b), med undantag för användning av jordbruksfordon på belagda vägar.</p> <p>c) Kommersiella/institutionella byggnader (IPCC-kod 1A4a).</p> <p>d) Hushåll (IPCC-kod 1A4b).</p>	

Verksamhet:	Växthusgaser
Ytterligare sektorer ska motsvara följande utsläppskällor enligt definitioner i IPCC:s riktlinjer om nationell inventering av växthusgaser från 2006: a) Energiindustrin (IPCC-kod 1A1), med undantag för de kategorier som definieras enligt andra stycket a i denna bilaga. b) Tillverknings- och byggindustrin (IPCC-kod 1A2).	

BILAGA IIIa

JUSTERING AV LINJÄR MINSKNINGSFAKTOR I ENLIGHET MED ARTIKEL 30c.2

1. Om de genomsnittliga utsläpp som rapporterats enligt kapitel IVa för åren 2024–2026 är mer än 2 % högre än värdet för 2025 som fastställts i enlighet med artikel 30c.1, och om denna skillnad inte beror på en skillnad som är mindre än 5 % mellan de utsläpp som rapporterats enligt kapitel IVa och 2025 års inventeringsuppgifter för unionens växthusgasutsläpp för UNFCCC-koderna för de sektorer som omfattas av kapitel IVa, ska den linjära minskningsfaktorn beräknas genom justering av den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 30c.1.

2. Den justerade linjära minskningsfaktorn enligt punkt 1 ska bestämmas enligt följande:

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

$LRF_{adj}$  är den justerade linjära minskningsfaktorn,

$MRV_{[2024-2026]}$  är genomsnittet av de verifierade utsläppen enligt kapitel IVa för åren 2024–2026,

$ESR_{[2024]}$  är värdet för 2024 års utsläpp fastställt i enlighet med artikel 30c.1 för de sektorer som omfattas av kapitel IVa,

$LRF_{[2024]}$  är den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 30c.1."

4. Bilaga IV till direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

- a) I del A ska avsnittet "Beräkning" ändras på följande sätt:

- i) I tredje stycket ska sista meningen, "Emissionsfaktorn för biomassa ska vara noll.", ersättas med följande:

"Emissionsfaktorn för biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade växthusgasutsläpp för användning av biomassa som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuella nödvändiga justeringar för tillämpning enligt det här direktivet, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14 i det här direktivet, ska vara noll."

- ii) Femte stycket ska ersättas med följande:

"Standardvärden för oxidationsfaktorn som utvecklats enligt direktiv 2010/75/EU ska tillämpas, om inte verksamhetsutövaren kan visa att verksamhetsspecifika faktorer är mer exakta."

- b) i del B, avsnittet "Övervakning av koldioxidutsläpp", fjärde stycket, ska sista meningen, "Emissionsfaktorn för biomassa ska vara noll." ersättas med följande:

"Emissionsfaktorn för biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade växthusgasutsläpp för användning av biomassa som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuella nödvändiga justeringar för tillämpning enligt det här direktivet, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 14 i det här direktivet, ska vara noll."

c) Följande del ska läggas till:

"DEL C

### **Övervakning och rapportering av utsläpp från verksamhet som avses i bilaga III**

Övervakning av utsläpp

Övervakning av utsläpp ska ske genom beräkning.

Beräkning

Utsläppen ska beräknas med hjälp av följande formel:

Bränsle som frisläpps för konsumtion × emissionsfaktor

Bränsle som frisläpps för konsumtion ska inbegripa den mängd bränsle som frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten.

Standardemissionsfaktorer från IPPC, tagna ur IPPC:s riktlinjer från 2006 för inventering av utsläpp (IPPC Inventory Guidelines) eller från senare uppdateringar av dessa riktlinjer, ska användas, såvida det inte finns exaktare bränslespecifika emissionsfaktorer som tagits fram av oberoende ackrediterade laboratorier med användning av allmänt vedertagna analytiska metoder.

Separata beräkningar ska göras för varje reglerad enhet och varje bränsletyp.

Rapportering av utsläpp

Varje reglerad enhet ska tillhandahålla följande uppgifter i sin rapport:

A. Uppgifter för att identifiera den reglerade enheten, inklusive:

- Den reglerade enhetens namn.
- Enhetens adress, med postnummer och land.
- Den typ av bränslen som enheten frisläpper för konsumtion och den verksamhet genom vilken enheten frisläpper bränslena för konsumtion, inbegripet den teknik som används.
- Adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.
- Namn på den reglerades enhetens ägare samt eventuellt moderföretag.

B. För varje bränsletyp som frisläpps för konsumtion och som används till förbränning i de sektorer som avses i bilaga III, för vilka utsläppen beräknas:

- Mängd bränsle som frisläpps för konsumtion.
- Emissionsfaktorer.
- Totala utsläpp.
- Slutanvändning(ar) för det bränsle som frisläpps för konsumtion.
- Osäkerhetsfaktor.

Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att samordna rapporteringskraven med befintliga rapporteringskrav, i syfte att i möjligaste mån minska företagens rapporteringsböroda."

5. I bilaga V till direktiv 2003/87/EG ska följande del läggas till:

"DEL C

### **Verifiering av utsläpp för verksamhet som avses i bilaga III**

Allmänna principer

1. Utsläppen för respektive verksamhet som avses i bilaga III ska verifieras.
2. Kontrollförfarandet ska omfatta granskning av den rapport som sammanställts enligt artikel 14.3 och av övervakningen under det föregående året. Det ska också omfatta en kontroll av huruvida övervakningssystemen och de rapporterade uppgifterna och den information som ges om utsläppen är tillförlitliga, trovärdiga och korrekta, och i synnerhet följande:
  - a) Rapporterade bränslen som frisläppts för konsumtion och tillhörande beräkningar.

- b) Val och tillämpning av emissionsfaktorer.
  - c) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala utsläppen.
3. Rapporterade utsläpp får endast valideras om det är möjligt att med hjälp av tillförlitliga och trovärdiga uppgifter fastställa utsläppen med en hög grad av säkerhet. För en hög grad av säkerhet krävs det att den reglerade enheten kan visa följande:
- a) Att de rapporterade uppgifterna inte är motstridiga.
  - b) Att uppgifterna har samlats in i enlighet med tillämpliga vetenskapliga normer.
  - c) Att den berörda redovisningen för den reglerade enheten är komplett och samstämmig.
4. Kontrollören ska ha tillgång till alla anläggningar och all information som kan beröra de aspekter som ska kontrolleras.
5. Kontrollören ska beakta huruvida den reglerade enheten är registrerad i unionens miljölednings- och miljörevisionsordning (Emas).
- Metodik
- Strategisk analys
6. Kontrollerna ska utgå från en strategisk analys av alla bränslemängder som frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten. Detta förutsätter att kontrollören har god överblick över alla verksamheter genom vilka den reglerade enheten frisläpper bränslena för konsumtion och deras betydelse för utsläppen.
- Processanalys
7. Där det är lämpligt ska kontrollerna av de inlämnade uppgifterna genomföras på plats hos den reglerade enheten. Kontrollören ska tillämpa punktkontroller för att fastställa huruvida de rapporterade uppgifterna är tillförlitliga.
- Riskanalys
8. Kontrollören ska utvärdera alla de sätt genom vilka bränslen frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten, med avseende på tillförlitligheten hos uppgifterna om den reglerade enhetens totala utsläpp.
9. På grundval av denna analys ska kontrollören uttryckligen identifiera alla eventuella delar som uppvisar en hög felrisk samt andra aspekter av övervaknings- och rapporteringsförfarandet som kan medföra fel i fastställandet av de totala utsläppen. Detta omfattar i synnerhet de beräkningar som krävs för att fastställa nivån på utsläppen från enskilda utsläppskällor. Särskild uppmärksamhet ska ägnas de delar som uppvisar en hög felrisk och ovannämnda aspekter av övervakningsförfarandet.
10. Kontrollören ska beakta eventuella effektiva riskkontrollmetoder som tillämpas av den reglerade enheten för att minimera graden av osäkerhet.
- Rapportering
11. Kontrollören ska sammanställa en rapport om valideringsprocessen, i vilken det ska anges huruvida rapporteringen enligt artikel 14.3 är tillfredsställande. I rapporten ska alla frågor som har med det utförda arbetet att göra tas upp. Rapporteringen enligt artikel 14.3 kan anges vara tillfredsställande, om kontrollören finner att uppgifterna om de sammanlagda utsläppen inte är väsentligt felaktiga.
- Minimikrav avseende kontrollörens kompetens
12. Kontrollören, som ska vara oberoende av den reglerade enheten, ska utföra sina uppgifter på ett korrekt, objektivt och professionellt vis och ha kunskap om följande:
- a) Bestämmelserna i detta direktiv samt relevanta normer och riktlinjer som antagits av kommissionen enligt artikel 14.1.



- b) De krav enligt lagstiftning, regler och administrativa förfaranden som är relevanta för de verksamheter som verifieras.
  - c) Metoderna för sammanställning av alla uppgifter för alla sätt genom vilka bränslen frisläpps för konsumtion av den reglerade enheten, och i synnerhet avseende insamling, mätning, beräkning och rapportering av uppgifter.”
-

## Sammanfattning av promemorian Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp, ETS 2

Den 14 juli 2021 presenterade EU-kommissionen förslag på revideringar av EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS, som en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det så kallade Fit for 55-paketet. Revideringar av utsläppshandelsdirektivet har antagits genom 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) 2015/1884 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandel. I ändringsdirektivet ingår bland annat att ett nytt utsläppshandelssystem etableras för byggnads- och vägtransportsektorerna samt mindre industrier.

Regeringen uppdrog den 23 mars 2023 åt Naturvårdsverket att föreslå och analysera nödvändiga författningsändringar för att genomföra ändringarna i utsläppshandelsdirektivet som avser ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp ("ETS 2"). I uppdraget ingick att föreslå de författningsändringar som behöver träda i kraft den 30 juni 2024 och att genomföra en konsekvensanalys av förslagen.

Uppdraget skulle redovisas senast den 18 december 2023, med en delredovisning med de lagändringar som behöver träda i kraft den 30 juni 2024 senast den 17 november 2023. Naturvårdsverket har valt att slutredovisa hela uppdraget i denna skrivelse.

Utsläppshandelsdirektivet är i huvudsak genomfört i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser och förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser. Naturvårdsverkets förslag innehåller de ändringar i lagen respektive förordningen som vi har bedömt vara nödvändiga för att kunna genomföra ändringarna i utsläppshandelsdirektivet som avser ETS 2.

Naturvårdsverkets förslag på lagändringar innehåller:

- en ordförklaring för begreppet bränsleverksamhet, som betecknar den slags verksamhet som föranleder skyldigheter inom ETS 2,
- en utvidgning av begreppet verksamhetsutövare så att det även gäller för att beteckna den fysiska eller juridiska person som ska ha skyldigheter inom ETS 2, det vill säga bedriver en bränsleverksamhet, samt definierar vem detta ska vara,
- bemyndiganden till regeringen om att meddela föreskrifter i fråga om den som bedriver bränsleverksamhet, och
- tillägg för att även den som bedriver bränsleverksamhet ska omfattas av krav på att överlämna utsläppsrätter, att tillsynsmyndigheter ska få tillträde till verksamhetsutövarna samt för att den som bedriver bränsleverksamhet ska omfattas av straffbestämmelser.

Naturvårdsverkets förslag på ändringar i förordningen innehåller:

- kompletterande hänvisningar till bemyndiganden i lag,
- ett nytt kapitel om utsläpp från bränsleverksamheter och vilka krav som ska gälla i fråga om tillstånd till utsläpp av växthusgaser, övervakning och rapportering, krav på utsläppsrätter samt att Naturvårdsverket ska bli tillståndsmyndighet för ETS 2,
- tillägg om när den som bedriver bränsleverksamhet ska överlämna utsläppsrätter, samt
- en ny bilaga med beskrivning av vilka ändamål, det vill säga användningar av bränslen för förbränning inom vissa sektorer, som innebär att den som tillgängliggör bränslen för sådana användningar utgör bränsleverksamhet och således ska omfattas av utsläppshandelsystemet.

Ändringarna i lag och förordning föreslås träda i kraft den 30 juni 2024, dock med övergångsbestämmelser vad gäller rapportering och överlämning av utsläppsrätter.

Naturvårdsverket bedömer att genomförandet av ETS 2 i Sverige, genom de föreslagna ändringarna i lag och förordning, kommer att innebära konsekvenser i form av nya och utökade administrativa bördor i första hand för företag som tillgängliggör bränslen för konsumtion. Sådana företag blir direkt berörda av nya krav på att årligen verifiera och rapportera utsläpp samt överlämna utsläppsrätter, vilket för en del företag även kan kräva nya system och arbetssätt samt utökade personresurser. Företag som levererar energigaser (biogas, fordonsgas, gasol och naturgas) samt företag inom bränsle- och drivmedelsbranschen är sådana som kommer att bli direkt berörda. Vidare bedömer vi att kostnaden för utsläppsrätter i praktiken kommer att överföras på de sektorer som är slutanvändare av de bränslen som omfattas av systemet. Det vill säga att systemet indirekt kommer innebära kostnadsmissiga konsekvenser för företag, hushåll och andra användare av bränslen inom de sektorer som ska omfattas enligt den föreslagna nya bilagan till förordningen. Kostnaden för utsläppsrätter i ETS 2 kommer till stor del hamna på användare av bränslen för vägtransporter. Enligt förslaget kommer Naturvårdsverket, i egenskap av tillståndsmyndighet, få nya ansvar och arbetsuppgifter vilket vi bedömer innebär behov av utökade resurser.

Vi bedömer att omfattningen av vilka sektorer som ska ingå i utsläppshandelssystemet i Sverige har stor betydelse för både företagets och myndigheternas administration av systemet. Naturvårdsverket anser att det finns starka skäl för en opt-in av ytterligare bränsleanvändning utöver den som obligatoriskt ingår för att förenkla övervakning och rapportering av utsläppen. Detta gäller till exempel bränslen som används inom jord- och skogsbrukssektorerna som inte omfattas av våra författningsförslag och som därför kommer att kräva särskild hantering för att kunna särskiljas i övervakning och rapportering samt för att eventuellt ge kompensation i efterhand till vissa aktörer. Att inkludera fler sektorer i systemet skulle även bidra till minskade utsläpp.

Naturvårdsverket kan i nuläget inte bedöma fullt ut på vilket sätt eller i vilken utsträckning företag inom de berörda sektorerna kommer att påverkas, eftersom det ännu inte är bestämt eller tydliggjort på EU-nivå

hur systemet ska fungera i alla delar. Det beror främst på förtydliganden som ännu inte har kommit i form av:

- EU-kommissionens genomförandeakter med närmare regler för att undvika dubbelräkning av utsläpp och för att undvika att utsläppsrätter överlämnas för utsläpp som inte omfattas av ETS 2 samt för att tillhandahålla ekonomisk ersättning till slutkonsumenter av bränslen där sådan dubbelräkning eller sådan överlämnande av utsläppsrätter inte kan undvikas.
- Verifieringsförordningen som kommissionen planerar ska kunna träda i kraft under våren 2024.

Med hänsyn till bland annat ovanstående bedömer vi att det kommer behövas fortsatta analyser och bedömningar av på vilket sätt som implementeringen bör ske i Sverige. Det kan även tillkomma behov att ta fram föreskrifter eller förslag på ytterligare författningsändringar.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

*dels* att 2, 5, 6, 7, 16, 31 och 33 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny 4 b § och nya rubriker av följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2022/23:144*      *Föreslagen lydelse*

### 2 §

I denna lag avses med

utsläpp av växthusgaser:

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

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

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

utsläpp av växthusgaser:

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

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

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

4. tillgängliggörande av bränsleprodukter för konsumtion från en bränsleverksamhet. Utsläppet motsvarar den mängd koldioxid som frigörs vid förbränning av samma mängd bränsle som har tillgängliggjorts för konsumtion.

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

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

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

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

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

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

icke-koldioxideffekter:

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

icke-koldioxideffekter:

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

Bränsleprodukter:

energiprodukter som anges i 1 kap. 3 § och produkter som avses i 2 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

tillgängliggöra för konsumtion: att skattskyldighet inträder enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi, undantaget skattskyldighet som inträder för registrerade mottagare och distansförsäljare enligt 5 kap. 8–12 §§ samma lag.

4 b §

Med bränsleverksamhet avses i denna lag en verksamhet där bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion för förbränning inom de sektorer som regeringen föreskrivit med stöd av 7 § i denna lag.

5 §

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

1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet

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

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

2. i fråga om en sjötransportverksamhet

a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller

b) har tagit över fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har gått med på att överta de skyldigheter som följer av bestämmelserna i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genom-

2. i fråga om en sjötransportverksamhet

a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller

b) har tagit över fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har gått med på att överta de skyldigheter som följer av bestämmelserna i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genom-

förande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.

förande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95,

Prop. 2023/24:142  
Bilaga 3

*3. i fråga om en bränsleverksamhet är skattskyldig enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi för bränsleprodukter som tillgängliggörs för konsumtion i en bränsleverksamhet.*

## 6 §

I denna lag avses med

utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i

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

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

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, eller

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

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

utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i

1. artikel 68 och 75p i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (övervaknings- och rapporteringsförordningen), eller

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

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, eller

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

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

## 7 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att det för en anläggning ska krävas tillstånd till utsläpp av

Regeringen får meddela föreskrifter om att det för en anläggning ska krävas tillstånd till utsläpp av

växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.

*Regeringen får meddela föreskrifter om att det för en verksamhet som tillgängliggör bränsle för konsumtion ska krävas tillstånd till utsläpp av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla.*

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

#### 16 §

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

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

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

#### 31 §

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

1. anläggningar,
2. luftfartyg som ingår i en flygverksamhet,
3. fartyg som används i en sjötransportverksamhet, *och*

4. områden som hör till sådana anläggningar, luftfartyg *eller* fartyg, dock inte bostäder.

- 4. bränsleverksamheter, och*
5. områden som hör till sådana anläggningar, luftfartyg, fartyg *eller bränsleverksamheter*, dock inte bostäder.

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

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

#### 33 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av



och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 § första stycket, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

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

Prop. 2023/24:142  
Bilaga 3

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 30 juni 2024.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttrande över promemorian Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp, ETS 2, kommit in från 2030-sekretariatet, Boverket, Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Fastighetsägarna, Fortifikationsverket, Företagarna, Försvarets materielverk, Forsvarsmakten, Göteborgs tingsrätt, Jernkontoret, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkursverket, Konsumentverket, Lantbrukarnas riksförbund, Lantmännen Biorefineries AB, Luftfartsverket, Maskinentreprenörerna, Matfiskodlarna, Mobility Sweden, Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen), Naturskyddsföreningen, Polismyndigheten, Regelrådet, Region Kalmar län, Region Norrbotten, Region Stockholm, Region Väster-norrland, Riksförbundet M Sverige, Riksgäldskontoret, Sjöfartsverket, Skatteverket, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Skärgårdarnas riksförbund, St1 Sverige AB, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Svea hovrätt (mark- och miljööverdomstolen), Svensk sjöfart, Svenska bioenergiföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Allmännyttan, Sveriges Fiskares Producentorganisation (SFPO), Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Åkeriföretag, Swedavia AB, Swedish Pelagic Federation PO, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Umeå tingsrätt (mark- och miljödomstolen) och Åklagarmyndigheten.

Följande remissinstanser har inte svarat eller har angett att de avstår från att lämna några synpunkter: AB Volvo, Byggföretagen, Byggmaterialindustrierna, Circle K Sverige AB, Ekomodernisterna, Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige (SveMin), Föreningen Teknikföretagen i Sverige (Teknikföretagen), Hagainitiativet, Hela Sverige ska leva, Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige (IKEM), IVL Svenska Miljöinstitutet, Neste AB, Näringslivets regelnämnd, Näringslivets transportråd, OKQ8 AB, Organisationen Sveriges Servicestationer, Preem AB, Region Jämtland Härjedalen, Region Skåne, Region Västerbotten, RISE Research Institutes of Sweden AB, Scania AB, Stockholms Handelskammare, Svenska Regionala Flygplatser, Svenskt Aluminium, Svenskt Flyg Intresse AB, Sveriges bussföretag, Totalförsvarets forskningsinstitut, Tåg-företagen, Volvo Cars AB, Världsnaturfonden (WWF) och Västra Götalandsregionen.

Därutöver har yttranden inkommit från Avfall Sverige, Einride AB och Tillväxtanalys.

# Lagförslaget i promemorian Förslag på förordningsändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS

Prop. 2023/24:142  
Bilaga 5

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 26 §

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring, tillsyn, *och kvarhållande- och avvisningsbeslut samt anlöpsförbud enligt*

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

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttrande över promemorian Förslag på förordningsändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS kommit in från Energiföretagen, Energigas Sverige, Företagarna, Göteborgs tingsrätt, Holmen AB, International Air Transport Association (IATA), Konjunkturinstitutet, Luftfartsverket, Polismyndigheten, Regelrådet, Sjöfartsverket, Skogsindustrierna, Statens energimyndighet, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Svea hovrätt (mark- och miljööverdomstolen), Svenskt Näringsliv, Svensk Sjöfart, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Umeå tingsrätt (mark- och miljödomstolen) och Åklagarmyndigheten.

Följande remissinstanser har inte svarat eller har angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Avfall Sverige, Drivkraft Sverige, Ekomodernisterna, Ekonomistyrningsverket, Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige, Föreningen Teknikföretagen i Sverige (Teknikföretagen), Hagainiciativet, Industrierbetsgivarna, Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige (IKEM), Integritetsskyddsmyndigheten, IVL Svenska Miljöinstitutet, Jernkontoret, Kommerskollegium, Konkursverket, Konsumentverket, Mobility Sweden, Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen), Näringslivets transportråd, Riksdagens ombudsmän (JO), Riksgäldskontoret, SKGS (Skogen, Kemin, Gruvorna och Stålet), Stockholms Handelskammare, Svensk Pilotförening, Svenska Regionala Flygplatser, Svensk Torv, Svenska bioenergiföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Aluminium, Svenskt Flyg Intresse AB, Sveriges Kommuner och Regioner, Swedavia AB, Swedish Business Travel Association (SBTA), Tillväxtverket, Trafikanalys och Världsnaturfonden WWF.

Därutöver har yttranden inkommit från 2030-sekretariatet, Fortum Waste Solutions AB, Holmen AB och Riksdagens ombudsmän (JO).

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

Härigenom föreskrivs<sup>12</sup> i fråga om lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

*dels* att 2, 5–7, 9, 16, 25, 26, 31, 33 och 38 §§ ska ha följande lydelse,  
*dels* att det ska införas en ny paragraf, 4 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>13</sup>

I denna lag avses med

utsläpp av växthusgaser:

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

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

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

2. frigörande av koldioxid från ett luftfartyg i en flygverksamhet,  
3. frigörande av koldioxid, metan eller dikväveoxid från ett fartyg i en sjötransportverksamhet, *eller*  
4. frigörande av koldioxid från en bränsleverksamhet,

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

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

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

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

4 b §

*I denna lag avses med*

<sup>12</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2023:695.

*bränsleverksamhet: en verksamhet som innebär att bränsleprodukter tillgängliggörs för konsumtion,*

*bränsleprodukter: energiprodukter som avses i 1 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi och som används för förbränning samt produkter som avses i 2 kap. 4 § i samma lag och som används för förbränning,*

*tillgängliggöra bränsleprodukter för konsumtion: hantera bränsleprodukter på ett sätt som innebär att skattskyldighet inträder enligt lagen om skatt på energi, och*

*frigörande av koldioxid från en bränsleverksamhet: tillgängliggörande av bränsleprodukter för konsumtion, där frigörandet motsvaras av den mängd koldioxid som frigörs vid förbränning av bränsleprodukterna.*

5 §<sup>14</sup>

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

1. i fråga om en anläggning eller en flygverksamhet

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

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

2. i fråga om en sjötransportverksamhet

a) äger ett fartyg som ingår i sjötransportverksamheten, eller

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

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

3. driver en bränsleverksamhet.

6 §<sup>15</sup>

I denna lag avses med

utsläppsrapport: en sådan skriftlig rapport som avses i

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

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

övervakningsplan: en sådan skriftlig redogörelse som avses i

1. artikel 12 i övervaknings- och rapporteringsförordningen, eller

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

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

7 §<sup>16</sup>

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter om att

1. det för en anläggning eller en bränsleverksamhet ska krävas tillstånd till utsläpp av växthusgaser och vad en ansökan om tillstånd ska innehålla, och

2. en verksamhetsutövare för en anläggning vars verksamhet inte längre omfattas av tillståndsplikt ska kunna behålla tillståndet.

9 §<sup>17</sup>

Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd till utsläpp av växthusgaser, om

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

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

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>16</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>17</sup> Senaste lydelse 2023:695.

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

4. tillståndet ersätts med ett nytt tillstånd, eller

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

5. verksamheten inte kräver tillstånd till utsläpp av växthusgaser, och tillståndsmyndigheten inte har beslutat att verksamhetsutövaren får behålla tillståndet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 § 2.

#### 16 §<sup>18</sup>

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

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

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

3. en sjötransportverksamhet.

Verksamhetsutövaren ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen av *växthusgaser* från

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

2. *en bränsleverksamhet för vilken det krävs tillstånd till utsläpp av växthusgaser,*

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

4. en sjötransportverksamhet.

#### 25 §<sup>19</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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

2. *när utsläpp av växthusgaser ska anses ha skett,*

3. *rapportering av hur kostnader som har samband med skyldigheten att överlämna utsläppsrätter i en bränsleverksamhet har förts över på slutanvändare,*

2. verifiering av uppgifter, och

3. ackreditering av kontrollörer.

4. verifiering av uppgifter, och

5. ackreditering av kontrollörer.

<sup>18</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>19</sup> Senaste lydelse 2023:695.



26 §<sup>20</sup>

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för prövning, kontoföring, tillsyn, *avvisning eller kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn* enligt

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

31 §<sup>21</sup>

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

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

Polismyndigheten ska ge tillsynsmyndigheten den hjälp som behövs för tillträdet.

Hjälp får begäras endast om

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

33 §<sup>22</sup>

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 7 § *första stycket*, ska

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utan tillstånd driver en *bränsleverksamhet* eller en verksamhet som medför utsläpp av växthusgaser från en anläggning, och därmed bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med

<sup>20</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>21</sup> Senaste lydelse 2023:695.

<sup>22</sup> Senaste lydelse 2023:695.

Prop. 2023/24:142  
Bilaga 7

dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

stöd av 7 § 1, ska dömas för otillåtet utsläpp av växthusgaser till böter eller fängelse i högst två år.

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

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

38 §

Om en gärning som avses i 34–37 §§ är ringa döms det inte till ansvar.

Om en gärning som avses i 34–37 §§ är ringa *ska det inte dömas till ansvar.*

*Det ska inte heller dömas till ansvar om en gärning som avses i 33 § första stycket är ringa och gärningen har begåtts i en bränsleverksamhet.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2024.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2024-05-02

**Närvarande:** F.d. justitierådet Mari Andersson samt justitieråden Kristina Svahn Starrsjö och Eric M. Runesson

## **EU:s nya utsläppshandelssystem för fossila bränslen**

Enligt en lagrådsremiss den 25 april 2024 har regeringen (Klimat- och näringslivsdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Pia-Maria Lindroos och rättssakkunniga Jannice Ribberström, biträdda av kanslirådet Johan Gannedahl.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

## Klimat- och näringslivsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 maj 2024

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Svantesson, Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Waltersson Grönvall, Jonson, Strömmer, Roswall, Forssmed, Tenje, Slottner, Wykman, Malmer Stenergard, Kullgren, Liljestrand, Brandberg, Bohlin, Carlson, Pourmokhtari

Föredragande: statsrådet Romina Pourmokhtari

---

Regeringen beslutar proposition EU:s nya utsläppshandelssystem för fossila bränslen