



Brüssel, den 25. Juni 2022
(OR. fr, en)

10509/22
ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0211(COD)

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
AGRI 281
COMPET 522
ECOFIN 650
CODEC 966

VERMERK

Absender: Vorsitz

Empfänger: Rat

Nr. Komm.dok.: 10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final

Betr.: Paket „Fit für 55“
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel
mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses
(EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer
Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit
Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung
(EU) 2015/757
– Allgemeine Ausrichtung

Im Hinblick auf die Tagung des Rates (Umwelt) am 28. Juni 2022 erhalten die Delegationen in der
Anlage den Kompromisstext des Vorsitzes zum eingangs genannten Thema.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757¹

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ Änderungen gegenüber dem vorherigen Kompromisstext sind durch **Fettdruck und Unterstreichung**, Streichungen durch [...] gekennzeichnet. Vorangegangene Änderungen sind unterstrichen.

² ABl. C vom , S. .

³ ABl. C vom , S. .

⁴ in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das im Dezember 2015 als Teil des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) geschlossene Übereinkommen von Paris (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“)⁵ trat im November 2016 in Kraft. Seine Vertragsparteien haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.
- (2) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der von der Kommission am 11. Dezember 2019 angenommenen Mitteilung über den europäischen Grünen Deal⁶.
- (3) Der europäische Grüne Deal kombiniert ein umfassendes Paket sich gegenseitig verstärkender Maßnahmen und Initiativen, mit denen in der EU bis 2050 Klimaneutralität erreicht werden soll, und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, die Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu machen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der Union geschützt, bewahrt und verbessert und die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang unterschiedlich auf Frauen und Männer aus und hat besondere Konsequenzen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten oder Menschen nicht-weißer Hautfarbe. Es muss daher sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und niemand zurückgelassen wird.

⁴ Bis auf einige gezielte Ausnahmen wurden die Erwägungsgründe nicht angepasst.

⁵ Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

⁶ COM(2019) 640 final.

- (4) Die Notwendigkeit und der Wert des europäischen Grünen Deals sind vor dem Hintergrund der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union noch gewachsen; denn sie haben gezeigt, dass unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber externen Schocks verbessern und frühzeitig handeln müssen, um solche Auswirkungen zu verhindern oder abzufedern. Die europäischen Bürgerinnen und Bürger sind nach wie vor fest davon überzeugt, dass dies insbesondere für den Klimawandel gilt.⁷
- (5) Die Union hat sich mit dem aktualisierten, national festgelegten Beitrag, der dem UNFCCC-Sekretariat am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde⁸, verpflichtet, die gesamtwirtschaftlichen Nettotreibhausgasemissionen der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken.
- (6) In der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ hat die Union das Ziel der gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität bis 2050 rechtlich verankert. Mit der genannten Verordnung wird auch eine verbindliche EU-interne Verpflichtung zur Reduktion der Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 bis 2030 festgelegt.
- (7) Zur Verwirklichung dieser Emissionsminderung müssen alle Wirtschaftssektoren einen Beitrag leisten. Daher sollte das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS), das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ eingeführt wurde, um auf kostenwirksame und wirtschaftlich effiziente Weise auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken, ehrgeiziger gestaltet werden und zwar in einer Weise, die dieser gesamtwirtschaftlichen Zielvorgabe für die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 entspricht.

⁷ Eurobarometer-Sonderumfrage 513 zum Klimawandel, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_de).

⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁹ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

¹⁰ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

(8) Das EU-EHS sollte Anreize für die Produktion in Anlagen bieten, die weniger oder keine Treibhausgase ausstoßen. Daher sollte die Beschreibung einiger Kategorien von Tätigkeiten in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG geändert werden, um sicherzustellen, dass Anlagen, die eine in Anhang I aufgeführte Tätigkeit ausüben und den Kapazitätsschwellenwert für diese Tätigkeit einhalten, dabei jedoch keine Treibhausgase ausstoßen, in den Anwendungsbereich des EU-EHS einbezogen werden, und somit die Gleichbehandlung der Anlagen in den betreffenden Sektoren zu gewährleisten. Darüber hinaus sollte die kostenlose Zuteilung für die Herstellung eines Produkts unabhängig von der Art des Produktionsverfahrens erfolgen. Daher ist es notwendig, die Definition der Produkte, der Verfahren und Emissionen für einige Benchmarks zu ändern, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für neue und bestehende Technologien zu gewährleisten. Außerdem ist es erforderlich, die Aktualisierung der Benchmarkwerte für Raffinerien von jener für Wasserstoff zu entkoppeln, um der zunehmenden Bedeutung der Wasserstofferzeugung außerhalb des Raffineriesektors Rechnung zu tragen.

(8a) Nach der Änderung der Produkte, der Verfahren und Emissionen für einige Benchmarks muss sichergestellt werden, dass Hersteller für dieselben Emissionen nicht einen doppelten Ausgleich in Form von kostenloser Zuteilung und Ausgleich für indirekte Kosten erhalten, und die finanziellen Maßnahmen zum Ausgleich über Strompreise weitergegebener indirekter Kosten müssen daher entsprechend angepasst werden.

(9) Die Richtlinie 96/61/EG des Rates¹¹ wurde durch die Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹² aufgehoben. Die Bezugnahmen auf die Richtlinie 96/61/EG in Artikel 2 und Anhang IV der Richtlinie 2003/87/EG sollten entsprechend aktualisiert werden. Angesichts der Notwendigkeit dringender gesamtwirtschaftlicher Emissionsreduktionen sollten die Mitgliedstaaten die unter das EU-EHS fallenden Treibhausgasemissionen mithilfe anderer Maßnahmen als der Emissionsgrenzwerte gemäß der Richtlinie 2010/75/EU verringern können.

¹¹ Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (ABl. L 257 vom 10.10.1996, S. 26).

¹² Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).

- (10) In ihrer Mitteilung „Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle“¹³ ruft die Kommission dazu auf, die EU auf Kurs zu ihrem Null-Schadstoff-Ziel für 2050 zu bringen, indem die Verschmutzung in Luft, Binnengewässern, Meeren und Böden auf ein Niveau reduziert wird, bei dem davon ausgegangen werden kann, dass es nicht mehr schädlich für die Gesundheit und die natürlichen Ökosysteme ist. Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2010/75/EU, die das wichtigste Instrument zur Regulierung der Emissionen von Schadstoffen in Luft, Wasser und Boden darstellt, werden häufig auch eine Verringerung der Treibhausgasemissionen ermöglichen. Im Einklang mit Artikel 8 der Richtlinie 2003/87/EG sollten die Mitgliedstaaten die Koordinierung zwischen den Genehmigungsanforderungen der Richtlinie 2003/87/EG und jenen der Richtlinie 2010/75/EU sicherstellen.
- (11) Angesichts der Tatsache, dass neue innovative Technologien häufig eine Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen und Schadstoffen ermöglichen werden, ist es wichtig, Synergien zwischen den politischen Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen und Schadstoffen, insbesondere der Richtlinie 2010/75/EU, zu gewährleisten und ihre Wirksamkeit in dieser Hinsicht zu überprüfen.
- (12) Die Bestimmung des Begriffs „Stromerzeuger“ diente der Festlegung der Höchstmenge der dem Sektor im Zeitraum 2013–2020 kostenlos zuzuteilenden Zertifikate, führte jedoch zu einer unterschiedlichen Behandlung von KWK-Kraftwerken und Industrieanlagen. Um Anreize für die Nutzung hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplung zu schaffen und im Interesse der Gleichbehandlung aller Anlagen, denen für die Wärme- und Fernwärmeerzeugung kostenlos Zertifikate zugeteilt werden, sollten alle Bezugnahmen auf Stromerzeuger in der Richtlinie 2003/87/EG gestrichen werden. Darüber hinaus wird in der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission¹⁴ festgelegt, für welche industriellen Verfahren Anspruch auf kostenlose Zuteilung besteht. Daher sind die Bestimmungen über die Abscheidung und Speicherung von CO₂ in Artikel 10a Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG hinfällig geworden und sollten gestrichen werden.

¹³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ (COM(2021) 400 final).

¹⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission vom 19. Dezember 2018 zur Festlegung EU-weiter Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 59 vom 27.2.2019, S. 8).

- (13) Treibhausgase, die nicht direkt in die Atmosphäre freigesetzt werden, sollten als Emissionen im Rahmen des EU-EHS betrachtet werden, und es sollten Zertifikate dafür abgegeben werden, es sei denn, sie werden gemäß der Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ in einer Speicherstätte gespeichert oder dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, in denen die Bedingungen festgelegt werden, unter denen Treibhausgase als dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden anzusehen sind, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen, einschließlich der Erlangung eines Zertifikats für CO₂-Abbau, gegebenenfalls mit Blick auf regulatorische Entwicklungen in Bezug auf die Zertifizierung des CO₂-Abbaus.
- (14) Fahrten des internationalen Seeverkehrs zwischen Häfen im Hoheitsgebiet von zwei verschiedenen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten waren das einzige Transportmittel, das nicht unter die früheren Verpflichtungen der Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen fiel. Die Emissionen aus Brennstoffen, die in der Union für Fahrten verkauft werden, die aus einem Mitgliedstaat abgehen und in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland ankommen, sind seit 1990 um rund 36 % gestiegen. Diese Emissionen machen annähernd 90 % aller Schifffahrtsemisionen der Union aus, da die Emissionen aus Brennstoffen, die in der Union für Fahrten verkauft werden, die aus demselben Mitgliedstaat abgehen und dort ankommen, seit 1990 um 26 % gesenkt wurden. Wenn nichts unternommen wird, werden die Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr zwischen 2015 und 2030 voraussichtlich um rund 14 % und zwischen 2015 und 2050 um 34 % steigen. Falls die Auswirkungen des Seeverkehrs auf den Klimawandel wie prognostiziert zunehmen, würde dies die von anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erzielten Reduzierungen erheblich untergraben.

¹⁵ Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114).

- (15) Im Jahr 2013 nahm die Kommission eine Strategie zur schrittweisen Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in die Politik der Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen an. Als ersten Schritt im Rahmen dieses Ansatzes hat die Union mit der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ ein System für die Überwachung von Emissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen eingerichtet, gefolgt von der Festlegung von Reduktionszielen für den Seeverkehr und der Anwendung einer marktbasierter Maßnahme. Im Einklang mit der Verpflichtung der beiden gesetzgebenden Organe gemäß der Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ sollten die Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) oder der Union ab 2023 beginnen, einschließlich der Vorbereitungsarbeiten für die Annahme und Durchführung einer Maßnahme, mit der sichergestellt wird, dass der Sektor gebührend zu den Anstrengungen beiträgt, die erforderlich sind, um die im Rahmen des Übereinkommens von Paris vereinbarten Ziele zu erreichen, und dass alle Interessenträger dem angemessen Rechnung tragen.
- (16) Gemäß der Richtlinie (EU) 2018/410 soll die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die im Rahmen der IMO erzielten Fortschritte im Hinblick auf ein ehrgeiziges Emissionsreduktionsziel und über Begleitmaßnahmen vorlegen, um zu gewährleisten, dass der Seeverkehr gebührend zu den zur Erreichung der Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris erforderlichen Anstrengungen beiträgt. Die Bemühungen der IMO um die Begrenzung der globalen Emissionen aus der internationalen Seeschifffahrt sind bereits im Gange und sollten gefördert werden, einschließlich der raschen Umsetzung der 2018 angenommenen ersten Strategie der IMO zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen, die auch auf mögliche marktbasierter Mechanismen verweist, um Anreize für die Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Seeverkehr zu bieten. Die jüngsten Fortschritte, die im Rahmen der IMO erzielt wurden, sind zwar zu begrüßen, bislang reichen diese Maßnahmen jedoch nicht aus [...], um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen.

¹⁶ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

¹⁷ Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Unterstützung kosteneffizienter Emissionsreduktionen und zur Förderung von Investitionen mit geringem CO₂-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).

(17) Im europäischen Grünen Deal hat die Kommission ihre Absicht bekundet, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um den Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs durch einen Maßnahmenkatalog entgegenzuwirken, der es der Union ermöglicht, ihre Emissionsreduktionsziele zu erreichen. In diesem Zusammenhang sollte die Richtlinie 2003/87/EG dahin gehend geändert werden, dass der Seeverkehr in das EU-EHS einbezogen wird, um sicherzustellen, dass dieser Sektor zu den ehrgeizigeren Klimazielen der Union sowie zu den Zielen des Übereinkommens von Paris beiträgt, wonach die Industrieländer die Führung übernehmen müssen, indem sie gesamtwirtschaftliche Emissionsreduktionsziele festlegen, während die Entwicklungsländer angehalten werden, im Laufe der Zeit auf gesamtwirtschaftliche Emissionsreduktions- oder -begrenzungsziele hinzuarbeiten¹⁸. Angesichts der Tatsache, dass Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr außerhalb Europas ab Januar 2021 durch einen globalen marktbasierter Mechanismus begrenzt werden sollen, während weiterhin keine Maßnahmen zur Festsetzung von Obergrenzen für Emissionen aus dem Seeverkehr oder deren Bepreisung ergriffen werden, sollte das EU-EHS einen Anteil der Emissionen aus Fahrten zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Drittlandes abdecken, wobei das Drittland über geeignete Maßnahmen in Bezug auf den anderen Anteil der Emissionen entscheiden kann. Die Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr sollte daher die Hälfte der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, die Hälfte der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchführen, die gesamten Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, und die gesamten Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats umfassen. Diese Vorgehensweise gilt als pragmatische Lösung für die Frage der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und Fähigkeiten, die im Rahmen des UNFCCC seit Langem eine Herausforderung darstellt. Die Abdeckung eines Teils der Emissionen aus ein- und ausgehenden Fahrten zwischen der Union und Drittländern gewährleistet die Wirksamkeit des EU-EHS, insbesondere dadurch, dass die Auswirkungen der Maßnahme auf die Umwelt im Vergleich zu einem geografischen Anwendungsbereich, der auf Fahrten innerhalb der EU beschränkt ist, erhöht werden, während gleichzeitig das Risiko des Ausweichens auf andere Häfen und einer Verlagerung von Umladetätigkeiten aus der Union begrenzt werden.

¹⁸ Übereinkommen von Paris, Artikel 4 Absatz 4.

Um eine reibungslose Einbeziehung des Sektors in das EU-EHS zu gewährleisten, sollte die Abgabe von Zertifikaten durch Schifffahrtsunternehmen in Bezug auf die geprüften Emissionen, die für den Zeitraum 2024–2026 gemeldet wurden, schrittweise erhöht werden. Sofern in diesen Jahren weniger Zertifikate für geprüfte Emissionen aus dem Seeverkehr abgegeben werden, sollte zum Schutz der Umweltintegrität des Systems, sobald die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den zurückgegebenen Zertifikaten für jedes Jahr festgestellt wurde, eine entsprechende Anzahl von Zertifikaten gelöscht werden. Ab 2027 sollten Schifffahrtsunternehmen die Anzahl der Zertifikate abgeben, die ihren im Vorjahr gemeldeten geprüften Emissionen entspricht.

- (17a) Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2003/87/EG auf den Seeverkehr wird zu Änderungen der Beförderungskosten in der Schifffahrt führen. Dies wird die gesamte Union betreffen, da die im Seeverkehr von und nach Häfen der Union beförderten Güter ihren Herkunfts- oder Bestimmungsort in den verschiedenen Mitgliedstaaten haben, auch in Binnenmitgliedstaaten. Die Zuteilung der von den Mitgliedstaaten zu versteigernden Zertifikate sollte sich infolge der Einbeziehung maritimer Tätigkeiten daher nicht grundsätzlich ändern und alle Mitgliedstaaten betreffen. Allerdings werden die Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Ausmaß betroffen sein. Insbesondere Mitgliedstaaten, die stark von der Schifffahrt abhängig sind, werden die Folgen der Ausweitung des Anwendungsbereichs am stärksten zu spüren bekommen. Mitgliedstaaten mit einem großen Seeverkehrssektor gemessen an ihrer relativen Größe werden stärker von der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr betroffen sein. Es ist daher angezeigt, diesen Mitgliedstaaten zusätzliche Unterstützung in Form zusätzlicher Zertifikate zur Förderung der Dekarbonisierung maritimer Tätigkeiten und zur Deckung der entstandenen Verwaltungskosten zu gewähren. Die Unterstützung sollte schrittweise und parallel zu den neuen Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikate eingeführt werden und somit in diesen Mitgliedstaaten stärkere Wirkung zeigen. Im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG sollte die Kommission die Bedeutung dieser zusätzlichen Unterstützung insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung innerhalb von Schifffahrtsunternehmen, für die unterschiedliche Mitgliedstaaten zuständig sind, prüfen.

- (17b) Die Erneuerung von Schiffen mit Eisklasse und die Entwicklung innovativer Technologie, die die Emissionen dieser Schiffe verringert, wird Zeit brauchen und bedarf der finanziellen Unterstützung. Derzeit bewirkt die Bauart von Schiffen mit Eisklasse, die es ihnen ermöglicht, in vereisten Gewässern zu fahren, dass solche Schiffe mehr Kraftstoff verbrauchen und mehr Emissionen verursachen als Schiffe ähnlicher Größe, die nur für Fahrten auf offenem Meer konzipiert sind. Daher sollte im Rahmen dieser Richtlinie ein flaggenneutrales Verfahren eingeführt werden, das es Schiffahrtsunternehmen ermöglicht, bis zum 31. Dezember 2030 die Anzahl der auf der Grundlage der Eisklasse ihrer Schiffe abzugebenden Zertifikate zu verringern.
- (17c) Inseln sind stärker vom Seeverkehr abhängig als die anderen Regionen und sind für ihre Anbindung auf Seeverkehrsverbindungen angewiesen. Um Inseln mit einer geringeren Bevölkerungsdichte dabei zu helfen, nach der Einbeziehung von maritimen Tätigkeiten in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin eine gute Anbindung zu behalten, sollte für den Seeverkehr mit Inseln mit weniger als 50 000 Einwohnern eine befristete Ausnahme von der Abgabeverpflichtung gemäß der genannten Richtlinie vorgesehen werden können.
- (17d) Die Mitgliedstaaten sollten beantragen können, dass ein länderübergreifender Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes oder eine länderübergreifende gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zwischen zwei Mitgliedstaaten vorübergehend von bestimmten Verpflichtungen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG ausgenommen wird. Die Möglichkeit sollte auf Verbindungen zwischen einem Mitgliedstaat ohne Landgrenze mit einem anderen Mitgliedstaat und dem geografisch nächstgelegenen Mitgliedstaat beschränkt werden, wie beispielsweise die Seeverkehrsverbindung zwischen Zypern und Griechenland, die seit über zwei Jahrzehnten nicht vorliegt. Diese befristete Ausnahme trägt dazu bei, dass es zwingend notwendig ist, eine Dienstleistung von allgemeinem Interesse zu erbringen und die Konnektivität sowie den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt zu gewährleisten.

- (17e) Unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale und dauerhaften Zwänge der Gebiete in äußerster Randlage der Union, wie in Artikel 349 des Vertrags anerkannt, und angesichts ihrer starken Abhängigkeit vom Seeverkehr sollte besonders darauf geachtet werden, den Zugang zu ihnen und ihre effiziente Anbindung durch den Seeverkehr zu erhalten. Daher sollte für Emissionen aus dem Seeverkehr zwischen einem in einem Gebiet in äußerster Randlage eines Mitgliedstaats gelegenen Hafen und einem Hafen in demselben Mitgliedstaat, einschließlich Häfen in demselben Gebiet in äußerster Randlage und in einem anderen Gebiet in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, eine befristete Ausnahme von bestimmten Verpflichtungen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG vorgesehen werden.
- (18) Um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen, sollten die Bestimmungen der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Seeverkehr unter Berücksichtigung der internationalen Entwicklungen und Anstrengungen, einschließlich der zweiten weltweiten Bestandsaufnahme im Jahr 2028, fortlaufend überprüft werden, [...] auch im Fall der Annahme eines globalen marktbasierter Mechanismus zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Seeverkehr durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation, und zwar insbesondere im Hinblick darauf, ob dieser Mechanismus ausreichend ambitioniert und robust ist. Zu diesem Zweck sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat unverzüglich [...] noch vor der zweiten globalen Bestandsaufnahme im Jahr 2028 – und somit spätestens bis zum 30. September 2028 – einen Bericht vorlegen. In diesem Bericht sollte die Kommission den genannten Mechanismus im Hinblick auf sein Ambitionsniveau angesichts der Ziele des Übereinkommens von Paris und seine Umweltintegrität insgesamt prüfen. Ferner sollte sie alle Fragen im Zusammenhang mit der möglichen Koexistenz dieser Richtlinie mit dem genannten Mechanismus oder ihre Angleichung daran prüfen [...]. Gegebenenfalls sollte der Bericht durch einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie ergänzt werden, der im Einklang mit den Verpflichtungen in Bezug auf Treibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft der Union steht und dem Ziel dient, die Umweltintegrität und die Wirksamkeit der Klimapolitik der Union zu erhalten und eine angemessene Umsetzung des von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation angenommenen globalen marktbasierter Mechanismus sicherzustellen, wobei zugleich der notwendigen Kohärenz zwischen dem EU-EHS und dem globalen marktbasierter Mechanismus Rechnung zu tragen und eine etwaige daraus resultierende erhebliche Doppelbelastung zu vermeiden ist.

- (18a) Angesichts des Kostenanstiegs in der Schifffahrt, den die Ausweitung der Richtlinie 2003/87/EG auf Schifffahrtsaktivitäten mit sich bringt, besteht die Gefahr einer Umgehung, solange es keinen globalen Mechanismus gibt. Das ausweichende Anlaufen von Häfen außerhalb der Union wird nicht nur die Umweltvorteile der Internalisierung der Kosten von Emissionen aus dem Seeverkehr verringern, sondern kann aufgrund der zur Umgehung der Richtlinie 2003/87/EG zusätzlich zurückgelegten Entfernung zu zusätzlichen Emissionen führen. Es ist daher angezeigt, das Anlaufen bestimmter Häfen außerhalb der Union vom Begriff des Anlaufhafens auszuschließen. Dieser Ausschluss sollte für Häfen in der Nähe der Union gelten, bei denen das Ausweichrisiko am größten ist. Eine Grenze von 300 Seemeilen stellt eine verhältnismäßige Reaktion auf Ausweichverhalten dar, wobei die zusätzliche Belastung und das Ausweichrisiko gegeneinander abgewogen werden. Darüber hinaus sollte der Ausschluss vom Begriff des Anlaufhafens nur für Containerschiffe und Häfen gelten, deren Haupttätigkeitsgebiet die Umladung von Containern ist. In Abwesenheit solcher Abhilfemaßnahmen besteht bei solchen Transporten das Ausweichrisiko auch in einer Verlagerung des Drehkreuz-Hafens in Häfen außerhalb der Union, die die Auswirkungen des Ausweichens noch verstärkt. Um die Verhältnismäßigkeit und Gleichbehandlung im Rahmen der Maßnahme zu gewährleisten, sollten Maßnahmen in Drittländern mit gleicher Wirkung wie die Richtlinie 2003/87/EG berücksichtigt werden.
- (19) Die Kommission sollte die Funktionsweise der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf Seeverkehrstätigkeiten im Lichte der Erfahrungen mit ihrer Anwendung, auch in Bezug auf die Aufdeckung von Umgehungsverhalten, um dieses frühzeitig zu verhindern [...], überprüfen und anschließend Maßnahmen zur Gewährleistung der wirksamen Anwendung der Richtlinie vorschlagen.
- (19a) CO₂-Emissionen stellen die große Mehrheit der Emissionen aus der Schifffahrt. Die Einbeziehung zusätzlicher Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr [...] von Beginn der Einbeziehung der Schifffahrt in das EHS an käme aus Gründen der Verwaltungspraktikabilität zu früh, doch die Emissionen anderer Treibhausgase als CO₂ werden mit der Entwicklung von Schiffen, die mit Flüssigerdgasen oder anderen Energiequellen betrieben werden, im Laufe der Zeit wahrscheinlich zunehmen, sodass ihre künftige Einbeziehung in das EHS der Umweltintegrität zugute käme und Anreize für vorbildliche Verfahren setzen würde. Daher sollten Methan- und Distickstoffoxid-Emissionen [...] in die MRV-Verordnung einbezogen werden. Spätestens am 31. Dezember 2026 sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem sie die Durchführbarkeit und Kosteneffizienz der Einbeziehung zusätzlicher Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr in diese Richtlinie prüft.

- (19b) Die Emissionen von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 5000 stellen eine Minderheit der Emissionen aus der Schifffahrt dar, betreffen jedoch eine große Zahl von Schiffen. Die Einbeziehung dieser Schiffe [...] von Beginn der Einbeziehung der Schifffahrt in das EHS an käme aus Gründen der Verwaltungspraktikabilität zu früh, aber ihre zukünftige Einbeziehung würde die Wirksamkeit des EHS verbessern und möglicherweise das Umgehungsverhalten mittels des Einsatzes von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl unterhalb der Schwelle von 5000 verringern. Spätestens am 31. Dezember 2026 sollte die Kommission daher dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem sie die Durchführbarkeit und Kosteneffizienz der Einbeziehung von Emissionen von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 5000 in diese Richtlinie prüft.
- (20) Die für die Einhaltung des EU-EHS verantwortliche Person oder Organisation sollte das Schifffahrtsunternehmen sein, definiert als Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person, wie der Geschäftsführer oder der Bareboat-Charterer, der/die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat und sich bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung ergeben. Diese Definition beruht auf der Bestimmung des Begriffs „Schifffahrtsunternehmen“ in Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/757 und steht im Einklang mit dem globalen Datenerhebungssystem, das 2016 von der IMO eingeführt wurde. [...]

(20a) Die Emissionen eines Schiffes hängen unter anderem von den vom Schiffseigner getroffenen Energieeffizienzmaßnahmen, dem Kraftstoff, der beförderten Ladung, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffes ab, was möglicherweise der Kontrolle einer anderen Stelle als dem Schiffseigner unterliegt. Zum Zeitpunkt der Vertragsverhandlungen wären vor allem die letztgenannten Aspekte nicht bekannt, sodass ungewiss wäre, welche Emissionen des Schiffes letztendlich unter die Richtlinie 2003/87/EG fallen würden. Ohne eine Weitergabe der Kosten der CO₂-Emissionen an die das Schiff betreibende Stelle wären die Anreize zur Durchführung betrieblicher Maßnahmen zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz jedoch begrenzt. Im Einklang mit dem Verursacherprinzip sollte das Schifffahrtunternehmen daher nach nationalem Recht berechtigt sein, von der Stelle, die unmittelbar für die für die CO₂-Emissionen des Schiffes maßgeblichen Entscheidungen verantwortlich ist, die Erstattung der Kosten zu verlangen, die sich aus der Abgabe von Zertifikaten ergeben. Ein solcher Erstattungsmechanismus könnte zwar Gegenstand einer vertraglichen Vereinbarung sein, im Interesse der Verringerung der Verwaltungskosten sollten die Mitgliedstaaten jedoch nicht dazu verpflichtet sein, das Vorliegen solcher Verträge sicherzustellen oder zu kontrollieren, sondern sollten vielmehr in ihrem nationalen Recht einen gesetzlichen Anspruch des Schifffahrtsunternehmens auf Erstattung und den entsprechenden Zugang zur Justiz zwecks Durchsetzung dieses Anspruchs vorsehen. Aus denselben Gründen sollte dieser Anspruch, einschließlich etwaiger Konflikte im Zusammenhang mit der Erstattung zwischen einem Schifffahrtunternehmen und der das Schiff betreibenden Stelle, weder die Verpflichtungen des Schifffahrtunternehmens gegenüber der Verwaltungsbehörde noch die Durchsetzungsmaßnahmen berühren, die gegen ein solches Unternehmen möglicherweise ergriffen werden müssen, um die uneingeschränkte Befolgung der Richtlinie 2003/87/EG sicherzustellen.

- (21) Um den Verwaltungsaufwand für die Schifffahrtsunternehmen zu verringern, sollte für jedes Schifffahrtsunternehmen ein Mitgliedstaat zuständig sein. Die Kommission sollte eine erste Liste der Schifffahrtsunternehmen veröffentlichen, die eine unter das EU-EHS fallende maritime Tätigkeit ausgeübt haben, in der die für jedes Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde angegeben ist. Die Liste sollte mindestens alle zwei Jahre aktualisiert werden, damit Schifffahrtsunternehmen gegebenenfalls einer anderen Verwaltungsbehörde zugeordnet werden können. Bei in einem Mitgliedstaat registrierten Schifffahrtsunternehmen sollte dieser Mitgliedstaat für die Verwaltung zuständig sein. Bei Schifffahrtsunternehmen, die in einem Drittland registriert sind, sollte derjenige Mitgliedstaat für die Verwaltung zuständig sein, in dem das Schifffahrtsunternehmen in den letzten vier Überwachungsjahren geschätzt die meisten Hafenaufenthalte im Rahmen von Fahrten hatte, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen. Bei Schifffahrtsunternehmen, die in einem Drittland registriert sind und in den letzten vier Überwachungsjahren keine in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallende Fahrt durchgeführt haben, sollte derjenige Mitgliedstaat für die Verwaltung zuständig sein, in dem ein Schiff des Schifffahrtsunternehmens angekommen ist oder von dem seine erste in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Fahrt ausging. Die Kommission sollte eine Liste der gegebenenfalls in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallenden Schifffahrtsunternehmen veröffentlichen und alle zwei Jahre aktualisieren, in der die für jedes Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde angegeben ist. Um die Gleichbehandlung der Schifffahrtsunternehmen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten nach von der Kommission festzulegenden ausführlichen Regeln harmonisierte Vorschriften für die Verwaltung von Schifffahrtsunternehmen einhalten, für die sie zuständig sind.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die von ihnen verwalteten Schifffahrtsunternehmen die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG erfüllen. Für den Fall, dass ein Schifffahrtsunternehmen diese Anforderungen nicht erfüllt und die von der Verwaltungsbehörde ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen erfolglos geblieben sind, sollten die Mitgliedstaaten solidarisch handeln. Als letztes Mittel sollten die Mitgliedstaaten den Schiffen unter der Verantwortung des betreffenden Schifffahrtsunternehmens das Einlaufen verweigern können, mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt und der dieses Schiff festhalten können sollte.

- (23) Schiffahrtsunternehmen sollten ihre aggregierten Emissionsdaten aus dem Seeverkehr im Einklang mit den Vorschriften der Verordnung (EU) 2015/757 auf Unternehmensebene überwachen und melden. Die Berichte über aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene sollten gemäß den Bestimmungen der genannten Verordnung überprüft werden. Ferner sollte vorgesehen werden, dass die Prüfstelle im Zuge der Überprüfungen auf Unternehmensebene den Emissionsbericht auf Schiffsebene und den Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 2 der genannten Verordnung nicht überprüfen muss, da diese Berichte auf Schiffsebene bereits geprüft worden sind.
- (24) Auf der Grundlage der Erfahrungen mit ähnlichen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Umweltschutz sollte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) oder eine andere einschlägige Organisation im Einklang mit ihrem Mandat gegebenenfalls die Kommission und die Verwaltungsbehörden bei der Umsetzung der Richtlinie 2003/87/EG unterstützen. Aufgrund ihrer Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EU) 2015/757 und ihrer IT-Instrumente könnte die EMSA die Verwaltungsbehörden insbesondere bei der Überwachung von CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr, der Berichterstattung darüber und der Prüfung dieser Emissionen, die durch in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende maritime Tätigkeiten verursacht werden, unterstützen, indem sie den Informationsaustausch erleichtert oder Leitlinien und Kriterien entwickelt. Die Kommission sollte sich mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs um die Entwicklung geeigneter Überwachungsinstrumente sowie um Leitlinien zur Erleichterung und Koordinierung der Prüf- und Durchsetzungstätigkeiten im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie auf den Seeverkehr bemühen. Sofern praktikabel sollten diese Instrumente den Mitgliedstaaten und den Prüfstellen zur Verfügung gestellt werden, um besser eine robuste Durchsetzung dieser Richtlinie sicherstellen zu können.
- (25) Mit der Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ wurde Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG geändert, um allen Betreibern die Möglichkeit zu geben, alle vergebenen Zertifikate zu verwenden. Die Anforderung, dass Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen eine Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e der genannten Richtlinie enthalten müssen, sollte entsprechend angepasst werden.

¹⁹ Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktisierten Mechanismus ab 2021 (ABl. L 350 vom 29.12.2017, S. 7).

- (26) Um das Emissionsreduktionsziel der Union für 2030 zu erreichen, müssen die Emissionen der unter das EU-EHS fallenden Sektoren gegenüber 2005 um 61 % gesenkt werden. Die unionsweite Menge der Zertifikate im Rahmen des EU-EHS muss verringert werden, um das notwendige langfristige CO₂-Preissignal zu schaffen und die Dekarbonisierung weiter voranzutreiben. Zu diesem Zweck sollte der lineare Kürzungsfaktor erhöht werden, auch unter Berücksichtigung der Emissionen aus dem Seeverkehr. Letztere sollten aus den Emissionen aus Seeverkehrstätigkeiten abgeleitet werden, die in der Union gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 für die Jahre 2018 und 2019 gemeldet wurden, und ab dem Jahr 2021 durch den linearen Kürzungsfaktor angepasst wurden.
- (27) Angesichts der Tatsache, dass mit dieser Richtlinie die Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf einen Umsetzungszeitraum, der bereits am 1. Januar 2021 begonnen hat, geändert wird, sollte der steilere lineare Kürzungspfad des EU-EHS im Interesse von Planungssicherheit, Umweltwirksamkeit und Einfachheit von 2021 bis 2030 einer gerade Linie entsprechen, um im Rahmen des EU-EHS bis 2030 Emissionsreduktionen von 61 % zu erreichen; dies stellt einen geeigneten Zwischenschritt auf dem Weg zur gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität der Union bis 2050 dar. Da der erhöhte lineare Kürzungsfaktor erst ab dem Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie gelten kann, sollte die Gesamtmenge der Zertifikate durch eine einmalige Verringerung gesenkt werden, sodass sie dem Niveau entspricht, als wäre die jährliche Kürzung ab 2021 vorgenommen worden.
- (28) Zur Erreichung der ehrgeizigeren Klimaschutzziele werden beträchtliche öffentliche Mittel in der EU benötigt, und die nationalen Haushalte müssen auf die Klimawende ausgerichtet werden. Um die erheblichen klimabezogenen Ausgaben im EU-Haushalt zu ergänzen und zu verstärken, sollten alle Versteigerungseinnahmen, die nicht dem Unionshaushalt zugewiesen werden, mit Ausnahme der Einnahmen, die für den Ausgleich indirekter CO₂-Emissionskosten verwendet werden, für klimabezogene Zwecke verwendet werden. Dazu gehört auch finanzielle Unterstützung, um soziale Aspekte in Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen durch Senkung von verzerrend wirkenden Steuern anzugehen.

- (28a) Um den Verteilungseffekten und sozialen Folgen des Übergangs in einkommensschwachen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, sollte von [Jahr des Inkrafttretens der Richtlinie] bis 2030 außerdem ein zusätzlicher Anteil von 2,5 % der unionsweiten Menge von Zertifikaten verwendet werden, um über den Modernisierungsfonds gemäß Artikel 10d der Richtlinie 2003/87/EG die Energiewende der Mitgliedstaaten mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf von weniger als [...] **75** % des Unionsdurchschnitts im Zeitraum 2016–2018 zu finanzieren.
- (30) Das CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM), das mit der Verordnung (EU) [...] des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ eingerichtet wurde, ist eine Alternative zur kostenlosen Zuteilung, um dem Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen entgegenzuwirken. Soweit Sektoren und Teilsektoren unter diese Maßnahme fallen, sollten sie keine kostenlose Zuteilung erhalten. Allerdings bedarf es einer Übergangsfrist, in der die kostenlose Zuteilung schrittweise abgeschafft wird, damit sich Hersteller, Einführer und Händler an die neue Regelung anpassen können. Die Verringerung der kostenlosen Zuteilung sollte durch die Anwendung eines Faktors auf die kostenlose Zuteilung für CBAM-Sektoren umgesetzt werden, während das CBAM schrittweise eingeführt wird. Dieser Prozentsatz (CBAM-Faktor) sollte während des Übergangszeitraums zwischen dem Inkrafttreten der [CBAM-Verordnung] und 2025 bei 100 % [...] liegen und sollte zwischen 2026 und 2028 jährlich um 5 Prozentpunkte, zwischen 2029 und 2032 jährlich um 10 Prozentpunkte und ab 2033 jährlich um 15 Prozentpunkte gesenkt werden, bis 0 % erreicht sind und damit die kostenlose Zuteilung im zehnten Jahr abgeschafft ist. Die einschlägigen delegierten Rechtsakte über die kostenlose Zuteilung sollten für die Sektoren und Teilsektoren, die unter das CBAM fallen, entsprechend angepasst werden. Die Zertifikate, die den CBAM-Sektoren auf der Grundlage dieser Berechnung (CBAM-Nachfrage) nicht mehr kostenlos zugeteilt werden, müssen versteigert werden, und die Einnahmen fließen in den Innovationsfonds, um Innovationen in den Bereichen CO₂-arme Technologien, CO₂-Abscheidung und -Nutzung (CCU), Abscheidung und geologische Speicherung von CO₂ (CCS), erneuerbare Energien und Energiespeicherung in einer Weise zu unterstützen, die zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt. Projekte in CBAM-Sektoren sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Um den Anteil der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für die Nicht-CBAM-Sektoren einzuhalten, sollte die endgültige Menge, die von der kostenlosen Zuteilung abzuziehen und zu versteigern ist, auf der Grundlage des Anteils der CBAM-Nachfrage am Bedarf aller Sektoren, die kostenlose Zuteilungen erhalten, an kostenlosen Zuteilungen berechnet werden.

²⁰ [Bitte vollständige Amtsblattfundstelle einfügen.]

- (31) Um den technischen Fortschritt besser widerzuspiegeln, die entsprechenden Benchmarkwerte an den jeweiligen Zuteilungszeitraum anzupassen und gleichzeitig Anreize zur Emissionsreduzierung zu schaffen und Innovationen angemessen zu belohnen, sollte die maximale Anpassung der Benchmarkwerte von 1,6 % auf 2,5 % pro Jahr angehoben werden. Für den Zeitraum von 2026 bis 2030 sollten die Benchmarkwerte daher in einer Spanne von 4 % bis 50 % gegenüber dem für den Zeitraum von 2013 bis 2020 geltenden Wert angepasst werden.
- (32) Ein umfassender Innovationsansatz ist für die Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals von entscheidender Bedeutung. Auf EU-Ebene werden die erforderlichen Forschungs- und Innovationsanstrengungen unter anderem durch Horizont Europa unterstützt, das umfangreiche Finanzmittel und neue Instrumente für die neu unter das EU-EHS fallenden Sektoren umfasst. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die nationalen Umsetzungsvorschriften Innovationen nicht behindern und technologienneutral sind.
- (33) Der in Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG genannte Anwendungsbereich des Innovationsfonds sollte ausgeweitet werden, um Innovationen im Bereich CO₂-armer Technologien und Prozesse zu fördern, die den Brennstoffverbrauch in den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr betreffen. Darüber hinaus sollte der Innovationsfonds dazu dienen, Investitionen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs zu unterstützen, einschließlich Investitionen in nachhaltige alternative Brennstoffe wie Wasserstoff und Ammoniak, die aus erneuerbaren Quellen hergestellt werden, sowie emissionsfreie Antriebstechnologien wie Windtechnologien. [...] Um sicherzustellen, dass innerhalb dieses erweiterten Anwendungsbereichs ausreichende Mittel für Innovationen zur Verfügung stehen, sollte der Innovationsfonds um 50 Millionen Zertifikate aufgestockt werden, bei denen es sich entsprechend dem derzeitigen Anteil der Mittel, die aus der jeweiligen Quelle für den Innovationsfonds bereitgestellt werden, zum Teil um Zertifikate handelt, die andernfalls versteigert werden könnten, und zum Teil um Zertifikate, die andernfalls kostenlos zugeteilt werden könnten.

- (34) Gemäß Artikel 10 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1122 der Kommission²¹ werden in Fällen, in denen Luftfahrzeugbetreiber keine unter das EU-EHS fallenden Flüge mehr durchführen, ihre Konten auf den Status „ausgeschlossen“ geschaltet, und von diesen Konten dürfen keine Vorgänge mehr veranlasst werden. Um die Umweltintegrität des Systems zu wahren, sollten Zertifikate, die aufgrund der Schließung ihrer Konten nicht an Luftfahrzeugbetreiber vergeben werden, verwendet werden, um etwaige Fehlbeträge bei den abgegebenen Zertifikaten dieser Betreiber zu decken, und verbleibende Zertifikate sollten genutzt werden, um Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels zu beschleunigen, indem sie in den Innovationsfonds eingestellt werden.
- (34a) Technische Hilfe der Kommission, die sich an die Mitgliedstaaten richtet, von denen bislang nur wenige oder gar keine Projekte eingereicht wurden, würde dazu beitragen, dass über alle Mitgliedstaaten hinweg eine hohe Zahl von Projektanträgen auf Finanzierung aus dem Innovationsfonds erreicht wird. Mit dieser Hilfe sollten unter anderem Maßnahmen unterstützt werden, die darauf abzielen, die Qualität der Vorschläge für Projekte in den genannten Mitgliedstaaten zu verbessern – z. B. durch den Austausch von Informationen, gewonnener Erkenntnisse und bewährter Verfahren – und die Tätigkeit der nationalen Kontaktstellen zu fördern. Weitere Maßnahmen, die demselben Ziel dienen, wären die Sensibilisierung für die Finanzierungsmöglichkeiten und die Stärkung der Kapazitäten dieser Mitgliedstaaten, potenzielle Projektbewerber zu ermitteln und zu unterstützen. Projektpartnerschaften zwischen den Mitgliedstaaten und die Vermittlung von Kontakten zwischen potenziellen Bewerbern, insbesondere bei Großprojekten, sollten ebenfalls gefördert werden.
- (34b) Um die Rolle der Mitgliedstaaten bei der Verwaltung des Innovationsfonds zu verbessern und die Transparenz zu erhöhen, sollte die Kommission dem Ausschuss für Klimaänderung über die Durchführung des Innovationsfonds Bericht erstatten und dabei eine Analyse der erwarteten Auswirkungen der vergebenen Projekte nach Sektoren und Mitgliedstaaten vorlegen. Dieser Bericht sollte Informationen über die Fortschritte auf dem Weg zu einer wirksamen, qualitätsorientierten geografischen Abdeckung in der gesamten Union enthalten; gegebenenfalls sollte er mit einer Analyse möglicherweise notwendiger Korrekturmaßnahmen einhergehen. Vorbehaltlich der Zustimmung der Bewerber sollte die Kommission die Mitgliedstaaten über die Anträge auf Finanzierung von Projekten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet aus dem Innovationsfonds unterrichten und ihnen detaillierte Informationen über diese Anträge zur Verfügung stellen, um den Mitgliedstaaten die Koordinierung der Projektunterstützung zu erleichtern.

²¹ Delegierte Verordnung (EU) 2019/1122 der Kommission vom 12. März 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Funktionsweise des Unionsregisters (ABl. L 177 vom 2.7.2019, S. 3).

- (35) CO₂-Differenzverträge (Carbon Contracts for Difference, CCDs) sind ein wichtiges Element, um Emissionssenkungen in der Industrie auszulösen, da sie die Möglichkeit bieten, Geldgeber für innovative klimafreundliche Technologien einen Preis zu garantieren, durch den CO₂-Emissionsreduktionen belohnt werden, der über den derzeitigen Preisniveaus im EU-EHS liegt. Das Spektrum der Maßnahmen, die aus dem Innovationsfonds unterstützt werden können, sollte ausgeweitet werden, um Projekte durch preisorientierte Ausschreibungen wie CCDs zu unterstützen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu den genauen Vorschriften für diese Art der Unterstützung zu erlassen.
- (36) Wird die Tätigkeit einer Anlage vorübergehend ausgesetzt, so wird die kostenlose Zuteilung an die Aktivitätsraten angepasst, die jährlich gemeldet werden müssen. Darüber hinaus können die zuständigen Behörden die Vergabe von Emissionszertifikaten an Anlagen, die ihren Betrieb eingestellt haben, aussetzen, solange keine Hinweise darauf bestehen, dass sie ihren Betrieb wieder aufnehmen werden. Daher sollten die Betreiber nicht mehr verpflichtet sein, gegenüber der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass ihre Anlage die Produktion innerhalb einer festgelegten und angemessenen Frist wiederaufnehmen wird, falls die Aktivitäten vorübergehend eingestellt werden.
- (37) Berichtigungen der kostenlosen Zuteilung an ortsfeste Anlagen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG können die Zuteilung zusätzlicher kostenloser Zertifikate oder die Rückübertragung überschüssiger Zertifikate erfordern. Die gemäß Artikel 10a Absatz 7 der Richtlinie 2003/87/EG in Form einer Reserve für neue Marktteilnehmer bereithaltenen Zertifikate sollten für diese Zwecke verwendet werden.

(38) Der Anwendungsbereich des Modernisierungsfonds sollte an die jüngsten Klimaziele der Union angepasst werden, indem vorgeschrieben wird, dass die Investitionen mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und der Verordnung (EU) 2021/1119 im Einklang stehen müssen, und die Unterstützung für Investitionen im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen abgeschafft wird, mit Ausnahme in Bezug auf die gemäß Artikel 10d Absatz 4 freiwillig an den Modernisierungsfonds übertragenen Zertifikate. Darüber hinaus sollte die Unterstützung für fossile Brennstoffe mit Einnahmen aus den in Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 3 genannten Zuteilungen unter bestimmten Bedingungen weiterhin möglich sein, insbesondere wenn die Tätigkeit gemäß der Verordnung (EU) 2020/852 als ökologisch nachhaltig einzustufen ist und in Bezug auf die bis 2029 versteigerten Zertifikate, damit die Kohärenz mit der genannten Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen Maßnahmen gewährleistet ist. Darüber hinaus sollte der Anteil des Modernisierungsfonds, der für vorrangige Investitionen eingesetzt werden muss, auf 80 % erhöht werden; auf der Nachfrageseite sollte vorrangig Energieeffizienz angestrebt werden, einschließlich der Bereiche Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall; und Wärme- und Kälteerzeugung aus erneuerbaren Quellen sowie die Unterstützung für Privathaushalte zur Bekämpfung der Energiearmut, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, sollte in den Bereich der vorrangigen Investitionen aufgenommen werden. Um die Transparenz zu erhöhen und die Auswirkungen des Modernisierungsfonds besser bewerten zu können, sollte der Investitionsausschuss dem Ausschuss für Klimaänderung jährlich über die Erfahrungen mit der Evaluierung von Investitionen, insbesondere in Bezug auf Emissionsminderung und deren Kosten, Bericht erstatten.

- (39) In der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission²² sind Vorschriften für die Überwachung von Emissionen aus Biomasse festgelegt, die mit den in den Rechtsvorschriften der Union über erneuerbare Energien festgelegten Vorschriften für die Nutzung von Biomasse im Einklang stehen. Da die Rechtsvorschriften zu den Nachhaltigkeitskriterien für Biomasse mit den neuesten Vorschriften der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates²³ ausführlicher werden, sollte die Übertragung von Durchführungsbefugnissen gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG ausdrücklich auf die Annahme der notwendigen Anpassungen für die Anwendung der Nachhaltigkeitskriterien für Biomasse, einschließlich Biokraftstoffe, flüssige Biobrennstoffe und Biomasse-Brennstoffe, im EU-EHS ausgeweitet werden. Darüber hinaus sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um festzulegen, wie die Speicherung von Emissionen aus Mischungen von Biomasse mit Emissionsfaktor Null und Biomasse, die nicht aus Quellen mit Emissionsfaktor Null stammt, zu berücksichtigen ist.
- (40) Erneuerbare flüssige und gasförmige erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Brennstoffe können wichtig sein, um die Treibhausgasemissionen in Sektoren zu verringern, in denen es schwierig ist, CO₂-Emissionen zu senken. Werden wiederverwertete kohlenstoffhaltige Brennstoffe und erneuerbare flüssige und gasförmige erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs aus im Rahmen einer unter diese Richtlinie fallenden Tätigkeit abgeschiedenem CO₂ hergestellt, so sollten die Emissionen im Rahmen dieser Tätigkeit berücksichtigt werden. Um sicherzustellen, dass erneuerbare flüssige und gasförmige Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Brenn- bzw. Kraftstoffe zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen, und um eine Doppelzählung für entsprechende Brennstoffe zu vermeiden, sollte die Befugnisübertragung in Artikel 14 Absatz 1 ausdrücklich auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten durch die Kommission ausgeweitet werden, in denen die erforderlichen Anpassungen festgelegt werden, um der möglichen Freisetzung von CO₂ Rechnung zu tragen und Doppelzählungen zu vermeiden, damit angemessene Anreize bestehen, wobei auch die Behandlung dieser Brenn- und Kraftstoffe gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 zu berücksichtigen ist.

²² Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1).

²³ Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

(41) Da davon ausgegangen wird, dass CO₂ auch anders als per Pipeline transportiert wird, wie zum Beispiel per Schiff und Lkw, sollte der derzeitige Geltungsbereich in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG für die Beförderung von Treibhausgasen zum Zwecke der Speicherung aus Gründen der Gleichbehandlung und unabhängig davon, ob die Transportmittel unter das EU-EHS fallen, auf alle Transportmittel ausgeweitet werden. Wenn die Emissionen aus dem Verkehr auch unter eine andere Tätigkeit gemäß der Richtlinie 2003/87/EG fallen, sollten die Emissionen dieser anderen Tätigkeit verbucht werden, um Doppelzählungen zu vermeiden.

(42) Der Ausschluss von ausschließlich mit Biomasse betriebenen Anlagen aus dem EU-EHS hat dazu geführt, dass Anlagen, die einen hohen Anteil an Biomasse verbrennen, Zufallsgewinne erzielen, weil ihnen für weit mehr als ihre tatsächlichen Emissionen kostenlos Zertifikate zugeteilt werden. Daher sollte ein Schwellenwert für die Verbrennung von Biomasse mit Emissionsfaktor Null eingeführt werden, ab dem Anlagen aus dem EU-EHS ausgeschlossen sind. [...]. Die Einführung eines Schwellenwerts wird mehr Sicherheit darüber bieten, welche Anlagen in den Geltungsbereich des EHS fallen, und eine gleichmäßige Verteilung kostenloser Zertifikate auf Sektoren ermöglichen, in denen insbesondere das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen höher ist. Der Schwellenwert sollte auf 95 % festgesetzt werden, damit sich für Anlagen, die weiterhin in den Geltungsbereich des EU-EHS fallen, Vor- und Nachteile die Waage halten. Daher sollten Anlagen, die weiterhin physisch zur Verbrennung fossiler Brennstoffe in der Lage sind, keinen Anreiz erhalten, wieder auf diese Brennstoffe zurückzugreifen. Ein Schwellenwert von 95 % sorgt dafür, dass für den Fall, dass eine Anlage fossile Brennstoffe verwendet, um weiterhin in den Geltungsbereich des EHS zu fallen und so kostenlose Zuteilungen zu erhalten, die mit der Verwendung dieser fossilen Brennstoffe verbundenen CO₂-Kosten hoch genug sind, um abschreckend zu wirken. Durch diesen Schwellenwert wird auch sichergestellt, dass Anlagen, die eine beträchtliche Menge fossiler Brennstoffe verwenden, weiterhin unter die Überwachungspflichten des EU-EHS fallen, sodass eine mögliche Umgehung der bestehenden Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfpflichten vermieden wird. Gleichzeitig sollte es für solche Anlagen, die einen geringeren Anteil an Biomasse mit Emissionsfaktor Null verbrennen, durch einen flexiblen Mechanismus weiterhin einen Anreiz geben, die Verbrennung fossiler Brennstoffe weiter zu verringern, wobei sie im Geltungsbereich des EHS bleiben, bis sie so viel nachhaltige Biomasse verwenden, dass die Einbeziehung in das EHS nicht mehr gerechtfertigt ist. Darüber hinaus hat die Erfahrung gezeigt, dass der Ausschluss von Anlagen, die ausschließlich Biomasse verwenden, was effektiv abgesehen von der Verbrennung fossiler Brennstoffe während der Inbetriebnahme- und Abschaltphase einen Schwellenwert von 100 % bedeutet, einer Neubewertung und einer genaueren Definition bedarf. Die 95 %-Schwelle lässt die Verbrennung fossiler Brennstoffe während der Inbetriebnahme- und Abschaltphase zu.

- (42a) Um Anreize für die Einführung CO₂-armer Technologien zu schaffen, räumen die Mitgliedstaaten Betreibern die Möglichkeit ein, bis zum Ende des Zeitraums von fünf Jahren gemäß Artikel 11 Absatz 1 im Geltungsbereich des EU-EHS zu verbleiben, wenn das Produktionsverfahren der Anlage geändert wurde, um ihre Treibhausgasemissionen zu verringern, und die Anlage den Schwellenwert der Gesamtfeuerungswärmeleistung von 20 MW nicht mehr erreicht.
- (42b) Durch die mit der Richtlinie (EU) 2018/410 eingeführte und mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 der Kommission umgesetzte dynamische Zuteilung wurden die Effizienz und die Anreize durch kostenlose Zuteilung verbessert, die Verwaltungstätigkeit jedoch erhöht und das historische Datum der kostenlosen Zuteilung am 28. Februar ließ sich nicht mehr umsetzen. Um der dynamischen Zuteilung besser Rechnung zu tragen, sollten Anpassungen am Erfüllungszyklus vorgenommen werden.
- (42c) Um weitere Anreize für Investitionen zu schaffen, die zur Dekarbonisierung von Fernwärme erforderlich sind, und um soziale Aspekte im Zusammenhang mit den hohen Energiepreisen und der hohen Treibhausgasemissionsintensität von Fernwärmeanlagen in Mitgliedstaaten mit einem gemessen an der Größe ihrer Volkswirtschaft sehr hohen Anteil an Emissionen aus Fernwärme anzugehen, sollten Fernwärmeanlagen in diesen Mitgliedstaaten übergangsweise zusätzliche kostenlose Zuteilungen gewährt werden und der Gegenwert dieser Zuteilungen sollte in umfangreiche Maßnahmen zur Emissionsminderung vor 2030 investiert werden. Damit diese Emissionsminderungen auch tatsächlich umgesetzt werden, sollte die übergangsweise zusätzliche kostenlose Zuteilung nach Maßgabe der getätigten Investitionen und erzielten Emissionsminderungen erfolgen, die in den von den Betreibern für ihre jeweiligen Anlagen zu erstellenden Klimaneutralitätsplänen vorgesehen sind.

- (43) In der Mitteilung der Kommission „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas 2030“²⁴ wird die besondere Herausforderung hervorgehoben, die Emissionen in den Bereichen Straßenverkehr und Gebäude zu verringern. Daher kündigte die Kommission an, dass eine weitere Ausweitung des Emissionshandels auch Emissionen aus dem Straßenverkehr und aus Gebäuden umfassen könnte. Der Emissionshandel für diese beiden neuen Sektoren würde über ein separates, aber verwandtes Emissionshandelssystem erfolgen. Dadurch würde jede Störung des reibungslosen Emissionshandels in den Sektoren ortsfeste Anlagen und Luftverkehr vermieden. Das neue System wird von ergänzenden Strategien und Maßnahmen begleitet, die vor unangemessenen Preisauswirkungen schützen, die Erwartungen der Marktteilnehmer prägen und auf ein CO₂-Preissignal für die gesamte Wirtschaft abzielen. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Entwicklung des neuen Marktes die Einrichtung eines wirksamen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystems erfordert. Um Synergien und Kohärenz mit der bestehenden Infrastruktur der Union für das EU-EHS für Emissionen aus ortsfesten Anlagen und dem Luftverkehr zu gewährleisten, ist es angezeigt, den Emissionshandel für den Straßenverkehr und Gebäude durch eine Änderung der Richtlinie 2003/87/EC einzuführen.
- (44) Um den erforderlichen Umsetzungsrahmen zu schaffen und einen angemessenen Zeitrahmen für das Erreichen des Ziels für 2030 vorzugeben, sollte der Emissionshandel in den beiden neuen Sektoren 2025 beginnen. Im ersten Jahr sollten die regulierten Einrichtungen im Besitz einer Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen sein und ihre Emissionen für die Jahre 2024 bis 2026 melden. Die Vergabe von Zertifikaten und die Einhaltungspflichten für diese Einrichtungen sollten ab 2027 erfolgen bzw. gelten. Diese Abfolge wird es ermöglichen, den Emissionshandel in den Sektoren auf geordnete und wirksame Weise zu beginnen. Außerdem würde dies Maßnahmen ermöglichen, um eine sozialverträgliche Einführung des EU-Emissionshandels in den beiden Sektoren zu gewährleisten und so die Auswirkungen der CO₂-Bepreisung auf benachteiligte Haushalte und Verkehrsteilnehmer abzufedern.

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (45) Aufgrund der sehr großen Zahl von Kleinemittenten in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr ist es nicht möglich, die Regulierung unmittelbar auf der Ebene der Treibhausgas emittierenden Einrichtungen ansetzen zu lassen, wie dies bei ortsfesten Anlagen und im Luftverkehr der Fall ist. Aus Gründen der technischen Durchführbarkeit und der Verwaltungseffizienz ist es daher angemessener, die Regulierung weiter vorn in der Lieferkette anzusetzen. Im Rahmen des neuen Emissionshandels sollte die Einhaltungspflicht ab der Überführung von Brennstoffen für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr, einschließlich der Verbrennung im Straßenverkehr zur Beförderung von Treibhausgasen zur geologischen Speicherung, in den steuerrechtlich freien Verkehr greifen. Um eine doppelte Erfassung zu vermeiden, sollte die Überführung von Brennstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr für andere Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nicht erfasst werden.
- (46) Die regulierten Einrichtungen in den beiden neuen Sektoren und der Ansatzpunkt der Regulierung sollten im Einklang mit dem mit der Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates²⁵ eingeführten Verbrauchsteuersystem mit den erforderlichen Anpassungen definiert werden, da diese Richtlinie bereits ein robustes Kontrollsysteem in Bezug auf die Zahlung von Verbrauchsteuern für alle Brennstoffmengen vorsieht, die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden. Die Endnutzer von Brennstoffen in diesen Sektoren sollten nicht den Verpflichtungen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG unterliegen.
- (47) Die regulierten Einrichtungen, die in den Anwendungsbereich des Emissionshandelssystems in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr fallen, sollten ähnlichen Anforderungen an die Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen unterliegen wie Betreiber ortsfester Anlagen. Es müssen Vorschriften für Genehmigungsanträge, die Bedingungen für die Erteilung, den Inhalt und die Überprüfung von Genehmigungen sowie etwaige Änderungen in Bezug auf die regulierte Einrichtung festgelegt werden. Damit das neue System geordnet anlaufen kann, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die unter das neue Emissionshandelssystem fallenden regulierten Einrichtungen ab der Inbetriebnahme des Systems im Jahr 2025 über eine gültige Genehmigung verfügen.

²⁵ Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Festlegung des allgemeinen Verbrauchsteuersystems (ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 4).

- (48) Die Gesamtmenge der Zertifikate für den neuen Emissionshandel sollte linear gekürzt werden, um das Emissionsreduktionsziel für 2030 zu erreichen, wobei eine Emissionssenkung um 43 % bis 2030 gegenüber 2005 als kosteneffizienter Beitrag von Gebäuden und Straßenverkehr zu berücksichtigen ist. Die Gesamtmenge der Zertifikate sollte erstmals im Jahr 2027 festgelegt werden und einem bei der Emissionsobergrenze für 2024 (1 109 304 000 CO₂ t) beginnenden Minderungspfad folgen, der gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ auf der Grundlage der Referenzemissionen für diese Sektoren für den Zeitraum 2016 bis 2018 berechnet wird. Dementsprechend sollte der lineare Kürzungsfaktor auf 5,15 % festgesetzt werden. Ab 2028 sollte die Gesamtmenge der Zertifikate auf der Grundlage der für die Jahre 2024, 2025 und 2026 gemeldeten durchschnittlichen Emissionen festgelegt werden und um die gleiche ab 2024 anwendbare absolute jährliche Kürzung verringert werden, was einem linearen Kürzungsfaktor von 5,43 % gegenüber dem vergleichbaren Wert 2025 des oben definierten Minderungspfads entspricht. Liegen diese Emissionen deutlich über diesem Minderungswert und ist diese Abweichung nicht auf geringfügige Unterschiede bei den Emissionsmessmethoden zurückzuführen, sollte der lineare Kürzungsfaktor angepasst werden, um die erforderliche Emissionsreduktion im Jahr 2030 zu erreichen.
- (49) Die Versteigerung von Zertifikaten ist die einfachste und wirtschaftlich effizienteste Methode für die Zuteilung von Emissionszertifikaten, wodurch auch Zufallsgewinne vermieden werden. Sowohl im Gebäude- als auch im Straßenverkehrssektor besteht ein relativ geringer oder kein Wettbewerbsdruck von außerhalb der Union, und sie sind keinem Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen ausgesetzt. Daher sollten Zertifikate für Gebäude und den Straßenverkehr nur versteigert und nicht kostenlos zugeteilt werden.

²⁶ Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 26).

- (50) Um einen reibungslosen Beginn des Emissionshandels in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr zu gewährleisten und zu berücksichtigen, dass die regulierten Einrichtungen Zertifikate vorab absichern oder kaufen müssen, um ihr Preis- und Liquiditätsrisiko zu mindern, sollte frühzeitig eine größere Menge an Zertifikaten versteigert werden. Im Jahr 2027 sollten die Versteigerungsmengen daher um 30 % über der Gesamtmenge der Zertifikate für 2027 liegen. Bei diesem Betrag wäre eine hinreichende Liquidität gewährleistet, sowohl wenn die Emissionen entsprechend der erforderlichen Reduktion gesenkt werden als auch wenn die Emissionsminderungen nur schrittweise erreicht werden. Die detaillierten Vorschriften für diese zunächst höhere Festsetzung des Versteigerungsvolumens werden in einem delegierten Rechtsakt über Versteigerungen festgelegt, der gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG erlassen wird.
- (51) Die Verteilungsregeln für Versteigerungsanteile sind für alle Versteigerungseinnahmen, die den Mitgliedstaaten zufließen würden, von großer Bedeutung, insbesondere angesichts der Notwendigkeit, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten zu stärken, die sozialen Auswirkungen eines CO₂-Preissignals in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr abzufedern. Ungeachtet der Tatsache, dass die beiden Sektoren sehr unterschiedliche Merkmale aufweisen, ist es angebracht, eine gemeinsame Verteilungsregel ähnlich der für ortsfeste Anlagen festzulegen. Der Großteil der Zertifikate sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen Verteilung der Emissionen in den abgedeckten Sektoren im Zeitraum 2016–2018 auf alle Mitgliedstaaten aufgeteilt werden.

(52) Die Einführung der CO₂-Bepreisung im Straßenverkehr und im Gebäudesektor sollte mit einer wirksamen sozialen Abfederung einhergehen, insbesondere angesichts des bereits bestehenden Ausmaßes der Energiearmut. Im Jahr 2018 gaben etwa 34 Millionen Europäerinnen und Europäer an, dass sie nicht in der Lage waren, ihre Wohnung bzw. ihr Haus angemessen zu heizen, und 6,9 % der Bevölkerung der Union haben in einer EU-weiten Erhebung aus dem Jahr 2019 erklärt, dass sie es sich nicht leisten können, ihre Wohnung bzw. ihr Haus ausreichend zu heizen.²⁷ Um einen wirksamen Sozial- und Verteilungsausgleich zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten [...] die Versteigerungseinnahmen für die klima- und energiebezogenen Zwecke [...] ausgeben, die bereits für den bestehenden Emissionshandel festgelegt wurden, **einschließlich der Ausgaben für die Verwaltung des Emissionshandelssystems gemäß der Richtlinie 2003/87/EG**, aber auch für Maßnahmen, die speziell hinzugefügt wurden, um die mit den neuen Sektoren Straßenverkehr und Gebäude verbundenen Bedenken anzugehen, einschließlich damit zusammenhängender politischer Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸. In den wenigen Fällen, in denen eine Doppelzählung von Emissionen im bestehenden EHS und in dem neuen System für den Straßenverkehrs- und den Gebäudesektor nicht ausgeschlossen werden kann, sollten die Mitgliedstaaten diese Einnahmen dazu verwenden, die nicht vermeidbare Doppelzählung im Einklang mit dem Unionsrecht auszugleichen; daher sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um einheitliche Bedingungen zu gewährleisten. Die Einnahmen aus Versteigerungen sollten auch dazu verwendet werden, soziale Aspekte des Emissionshandels für die neuen Sektoren anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Privathaushalten, Kleinstunternehmen und Verkehrsteilnehmern liegen sollte. In diesem Sinne werden den Mitgliedstaaten über einen neuen Klima-Sozialfonds gesonderte Mittel zur Verfügung gestellt, um die europäischen Bürgerinnen und Bürger zu unterstützen, die am stärksten von Energie- oder Mobilitätsarmut betroffen oder bedroht sind. Dieser Fonds wird Fairness und Solidarität zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten fördern und gleichzeitig das Risiko von Energie- und Mobilitätsarmut während des Übergangs mindern. Er wird auf bestehenden Solidaritätsmechanismen aufbauen und diese ergänzen. [Die Mittel des neuen Fonds entsprechen im Prinzip 25 % der voraussichtlichen Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel im Zeitraum 2026–2032 und werden auf der Grundlage der Klima-Sozialpläne ausgeführt, die die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 20.../nn des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ vorlegen sollten.] Darüber hinaus sollte jeder Mitgliedstaat seine Versteigerungseinnahmen unter anderem dazu verwenden, einen Teil der Kosten seiner Klima-Sozialpläne zu finanzieren.

²⁷ Daten von 2018. Eurostat, Programm für eine CO₂-arme nachhaltige Industrie [ilc_mdes01].

²⁸ Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG (ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 1).

²⁹ [Fundstelle der Verordnung zur Einrichtung des Klima-Sozialfonds einfügen].

- (53) Die Berichterstattung über die Verwendung von Versteigerungseinnahmen sollte nach dem Vorbild der aktuellen Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ erfolgen.
- (54) Innovationen und die Entwicklung neuer CO₂-armer Technologien in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sind von entscheidender Bedeutung, um den kosteneffizienten Beitrag dieser Sektoren zu den voraussichtlichen Emissionsreduktionen sicherzustellen. Daher sollten auch die Einnahmen aus der Versteigerung von 150 Millionen Zertifikaten aus dem Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr dem Innovationsfonds zur Verfügung gestellt werden, um Anreize für kosteneffiziente Emissionsreduktionen zu schaffen.
- (55) Regulierte Einrichtungen, die unter den Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr fallen, sollten Zertifikate für ihre geprüften Emissionen abgeben, die den Brennstoffmengen entsprechen, die sie in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben. Sie sollten erstmals im Jahr 2027 Zertifikate für ihre geprüften Emissionen abgeben. Um den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten, sollte eine Reihe von Vorschriften, die für das bestehende Emissionshandelssystem für ortsfeste Anlagen und den Luftverkehr gelten, mit den erforderlichen Anpassungen auch für den Emissionshandel für Gebäude und den Straßenverkehr gelten. Dazu gehören insbesondere Vorschriften über die Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten sowie die Vorschriften über die Gültigkeit von Zertifikaten, Sanktionen, zuständige Behörden und Berichtspflichten der Mitgliedstaaten.

³⁰ Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

(55a) In einigen Mitgliedstaaten gibt es bereits eine nationale CO₂-Steuer für den Straßenverkehrs- und den Gebäudesektor. Daher sollte eine befristete Ausnahme bis Ende 2030 eingeführt werden. Um sicherzustellen, dass die Ziele der Richtlinie 2003/87/EG erreicht werden und das neue Emissionshandelssystem kohärent ist, sollte die Anwendung dieser Ausnahmeregelung nur dann möglich sein, wenn der nationale Steuersatz über dem durchschnittlichen Versteigerungspreis für das betreffende Jahr liegt, und nur für die Abgabeverpflichtung derjenigen regulierten Einrichtungen gelten, die eine solche Steuer entrichten. Um die Stabilität und Transparenz des Systems zu gewährleisten, sollte die nationale Steuer einschließlich der einschlägigen Steuersätze der Kommission am Ende der Umsetzungsfrist für diese Richtlinie mitgeteilt werden. Die Ausnahme sollte sich nicht auf die externen zweckgebundenen Einnahmen für den Klima-Sozialfonds oder – sofern gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV vorgesehen – auf Eigenmittel, die auf Versteigerungseinnahmen aus dem EHS im Straßenverkehrs- und Gebäudesektor beruhen, auswirken.

(56) Damit der Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr wirksam ist, sollten Emissionen mit hoher Sicherheit und zu vertretbaren Kosten überwacht werden können. Emissionen sollten regulierten Einrichtungen auf der Grundlage der in den steuerrechtlich freien Verkehr übergeführten Brennstoffmengen und in Kombination mit einem Emissionsfaktor zugeordnet werden. Die regulierten Einrichtungen sollten in der Lage sein, die Sektoren, in denen die Brennstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden, sowie die Endnutzer der Brennstoffe zuverlässig und genau zu ermitteln und zu differenzieren, um unerwünschte Auswirkungen wie eine Doppelbelastung zu vermeiden. Damit genügend Daten vorliegen, um die Gesamtmenge der Zertifikate für den Zeitraum 2028–2030 zu ermitteln, sollten die regulierten Einrichtungen, die bei der Inbetriebnahme des Systems im Jahr 2025 im Besitz einer Genehmigung sind, ihre entsprechenden historischen Emissionen für 2024 melden.

(57) Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, um dem potenziellen Risiko übermäßig steigender Preise zu begegnen, die, wenn sie zu Beginn des Emissionshandels für Gebäude und den Straßenverkehr besonders hoch sind, die Bereitschaft von Haushalten und Einzelpersonen, in die Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen zu investieren, untergraben könnten. Diese Maßnahmen sollten die Schutzmaßnahmen der mit dem Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ eingerichteten und ab 2019 angewendeten Marktstabilitätsreserve ergänzen. Während der Markt weiterhin den CO₂-Preis bestimmen wird, werden Schutzmaßnahmen durch einen regelbasierten Automatismus ausgelöst, wonach Zertifikate nur dann aus der Marktstabilitätsreserve freigegeben werden, wenn konkrete auslösende Bedingungen im Hinblick auf den Anstieg des durchschnittlichen Zertifikatspreises erfüllt sind. Dieser zusätzliche Mechanismus sollte auch in hohem Maße reaktiv sein, um gegen übermäßige Volatilität vorzugehen, die auf andere Faktoren als veränderte grundlegende Marktbedingungen zurückzuführen ist. Die Maßnahmen sollten an die unterschiedlichen Niveaus übermäßiger Preiserhöhungen angepasst werden, denen entsprechend sich der Grad der Intervention unterscheiden wird. Die auslösenden Bedingungen sollten von der Kommission genau überwacht werden, und die Kommission sollte die Maßnahmen unverzüglich annehmen, wenn die Bedingungen erfüllt sind. Dies gilt unbeschadet etwaiger flankierender Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten zur Bewältigung nachteiliger sozialer Auswirkungen ergreifen können.

³¹ Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Oktober 2015 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (ABl. L 264 vom 9.10.2015, S. 1).

- (58) Die Anwendung des Emissionshandels in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sollte von der Kommission überwacht werden, einschließlich des Grads der Preiskonvergenz mit dem bestehenden EU-EHS, und erforderlichenfalls sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Überprüfung vorgeschlagen werden, um die Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung des Emissionshandels in diesen Sektoren auf der Grundlage des erworbenen Wissens und einer stärkeren Preiskonvergenz zu verbessern. Die Kommission sollte verpflichtet werden, den ersten Bericht über diese Fragen bis zum 1. Januar 2028 vorzulegen.
- (59) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung des Artikels 3gd Absatz 3, des Artikels 12 Absatz 3b und des Artikels 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Um Synergien mit dem bestehenden Rechtsrahmen zu gewährleisten, sollte die Übertragung von Durchführungsbefugnissen gemäß den Artikeln 14 und 15 der genannten Richtlinie auf die Sektoren Straßenverkehr und Gebäude ausgeweitet werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³² ausgeübt werden.

³² Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (60) Um zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Bestimmungen eines Rechtsakts allgemeingültige Rechtsakte ohne Gesetzgebungscharakter erlassen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, bezüglich Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 10a Absatz 8 der genannten Richtlinie 2003/87/EG Rechtsakte im Sinne von Artikel 290 AEUV zu erlassen. Um Synergien mit dem bestehenden Rechtsrahmen zu gewährleisten, sollte darüber hinaus die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG auf die Sektoren Straßenverkehr und Gebäude ausgeweitet werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind. Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten³³ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (61) Ein ordnungsgemäß funktionierendes, überarbeitetes und mit einem Marktstabilisierungsinstrument ausgestattetes EU-EHS ist ein wichtiges Mittel, mit dem die Union ihre für 2030 vereinbarten Ziele erreichen und die im Rahmen des Übereinkommens von Paris eingegangenen Verpflichtungen erfüllen kann. Mit der Marktstabilitätsreserve soll das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage bei Zertifikaten auf dem Markt behoben werden. Artikel 3 des Beschluss (EU) 2015/1814 sieht vor, dass die Reserve drei Jahre nach ihrem Anwendungsbeginn unter besonderer Berücksichtigung der Prozentzahlen für die Festlegung der Menge der in die Marktstabilitätsreserve einzustellenden Zertifikate, der Obergrenze für die Gesamtzahl der in Umlauf befindlichen Zertifikate (total number of allowances in circulation, TNAC), anhand derer die Menge der einzustellenden Zertifikate bestimmt wird, und der Menge der aus der Reserve freizugebenden Zertifikate überprüft wird.

³³ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

- (62) Angesichts der Notwendigkeit, ein stärkeres Signal für Investitionen in die kosteneffiziente Reduzierung von CO₂-Emissionen auszusenden, und um das EU-EHS zu stärken, sollte der Beschluss (EU) 2015/1814 dahin gehend geändert werden, dass der Prozentsatz für die Festlegung der Menge der jährlich in die Marktstabilitätsreserve einzustellenden Zertifikate erhöht wird. Darüber hinaus sollte die Einstellung in die Reserve bei niedrigeren TNAC der Differenz zwischen der TNAC und dem Schwellenwert entsprechen, anhand deren die Menge der einzustellenden Zertifikate bestimmt wird. Dies würde die erhebliche Unsicherheit bei den Versteigerungsmengen verhindern, die sich daraus ergibt, wenn die TNAC nahe am Schwellenwert liegt, und gleichzeitig sicherstellen, dass der Überschuss die Mengenbandbreite erreicht, innerhalb derer davon ausgegangen wird, dass der CO₂-Markt ausgewogen funktioniert.
- (63) Um sicherzustellen, dass die Menge der Zertifikate, die nach dem Gültigkeitsverfall in der Marktstabilitätsreserve verbleiben, vorhersehbar ist, sollte der Gültigkeitsverfall von Zertifikaten in der Reserve nicht mehr von den Versteigerungsmengen des Vorjahres abhängen. Die Menge der Zertifikate in der Reserve sollte daher auf 400 Millionen Zertifikate festgesetzt werden, was der unteren Schwelle für den Wert der TNAC entspricht.
- (64) Die Analyse der Folgenabschätzung zu dem Vorschlag für diese Richtlinie hat auch ergeben, dass die Nettonachfrage aus dem Luftverkehr in die Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate einbezogen werden sollte. Da Luftverkehrszertifikate in gleicher Weise wie allgemeine Zertifikate verwendet werden können, würde die Einbeziehung des Luftverkehrs in die Reserve darüber hinaus zu einem präziseren und damit besseren Instrument führen, um die Stabilität des Marktes zu gewährleisten. Bei der Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate sollten Luftverkehrsemissionen und für den Luftverkehr vergebene Zertifikate ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie berücksichtigt werden.
- (65) Zur Klärung der Berechnung der TNAC sollte im Beschluss (EU) 2015/1814 festgelegt werden, dass nur vergebene und nicht in die Marktstabilitätsreserve eingestellte Zertifikate in das Angebot an Zertifikaten einbezogen werden. Darüber hinaus sollte in der Formel die Menge der Zertifikate in der Marktstabilitätsreserve nicht mehr vom Angebot an Zertifikaten abgezogen werden. Diese Änderung hätte keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis der Berechnung der TNAC, einschließlich der bisherigen Berechnungen der TNAC oder der Reserve.

- (66) Um das Risiko von Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage im Zusammenhang mit dem Beginn des Emissionshandels für Gebäude und den Straßenverkehr zu mindern und ihn widerstandsfähiger gegen Marktschocks zu machen, sollte der regelbasierte Mechanismus der Marktstabilitätsreserve auf diese neuen Sektoren angewandt werden. Damit diese Reserve von Beginn an angewendet werden kann, sollte sie mit einer anfänglichen Ausstattung von 600 Millionen Zertifikaten für den Emissionshandel im Straßenverkehrs- und im Gebäudesektor eingerichtet werden. Die anfänglichen unteren und oberen Schwellenwerte, die die Freigabe von Zertifikaten aus der Reserve bzw. die Einstellung von Zertifikaten in die Reserve auslösen, sollten einer allgemeinen Überprüfungsklausel unterliegen. Andere Elemente wie die Veröffentlichung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate oder der Menge der freigegebenen oder in die Reserve eingestellten Zertifikate sollten den Regeln der Reserve für andere Sektoren entsprechen.
- (67) Die Verordnung (EU) 2015/757 muss geändert werden, um der Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS Rechnung zu tragen. Die Verordnung (EU) 2015/757 sollte dahin gehend geändert werden, dass die Unternehmen verpflichtet werden, aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu melden und der zuständigen Verwaltungsbehörde ihre überprüften Monitoringkonzepte und aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene zur Genehmigung vorzulegen. Um eine kohärente Verwaltung und Durchsetzung zu gewährleisten, sollte es sich bei der für die Einhaltung dieser Verordnung zuständige Stelle um die Stelle handeln, die auch für die Einhaltung der Richtlinie 2003/87/EG zuständig ist. Dariüber hinaus sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Methoden für die Überwachung der [...]Emissionen und der Überwachungsvorschriften sowie aller anderen relevanten Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 zu erlassen, um das wirksame Funktionieren des EU-EHS auf Verwaltungsebene sicherzustellen und die Verordnung (EU) 2015/757 durch Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten und deren Änderungen durch die Verwaltungsbehörden, durch Vorschriften für die Überwachung, Meldung und Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene sowie durch Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und für die Erstellung eines Prüfberichts in Bezug auf die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu ergänzen. Die gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 überwachten, gemeldeten und geprüften Daten können auch für die Zwecke der Einhaltung anderer Rechtsvorschriften der Union verwendet werden, die die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung derselben Schiffsinformationen vorschreiben.

(67a) Da die Ziele dieser Richtlinie, auf kosteneffiziente und wirtschaftlich effiziente Weise auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken, und zwar in einer Weise, die der gesamtwirtschaftlichen Zielvorgabe für die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 durch einen erweiterten und geänderten unionsweiten marktbasierten Mechanismus entspricht, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.³⁴

(68) Die Richtlinie 2003/87/EG, der Beschluss (EU) 2015/1814 und die Verordnung (EU) 2015/757 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 2003/87/EG

Die Richtlinie 2003/87/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Richtlinie gilt für die in den Anhängen I und III aufgeführten Tätigkeiten und für die in Anhang II aufgeführten Treibhausgase. Wenn eine Anlage, die aufgrund des Betriebs von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW in den Geltungsbereich des EU-EHS fällt, ihre Produktionsprozesse ändert, um ihre Treibhausgasemissionen zu verringern, und diesen Schwellenwert nicht mehr erreicht, eröffnet der Mitgliedstaat dem Betreiber die Möglichkeit, nach der Änderung ihres Produktionsprozesses bis zum Ende des in Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz genannten relevanten Fünfjahreszeitraums im Geltungsbereich des EU-EHS zu bleiben. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission Änderungen gegenüber der Liste mit, die der Kommission gemäß Artikel 11 Absatz 1 übermittelt wurde.

³⁴ Standarderwägungsgrund zu Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit.

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet der Anforderungen gemäß Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates(*) .

(*) Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ,Emissionen‘ die Freisetzung von Treibhausgasen aus Quellen in einer Anlage oder die Freisetzung der in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ‚Luftverkehr‘ oder in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ‚Seeverkehr‘ aufgeführten Gase aus einem Flugzeug bzw. einem Schiff, das eine derartige Tätigkeit durchführt, oder die Freisetzung von Treibhausgasen aus der in Anhang III genannten Tätigkeit;“

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) ‚Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen‘ eine Genehmigung, die gemäß den Artikeln 5, 6 und 30b erteilt wird;“

c) Buchstabe u wird gestrichen.

d) Folgende Buchstaben v bis z werden angefügt:

„v) ‚Schifffahrtsunternehmen‘ den Schiffseigner oder eine sonstige Organisation oder Person, wie der Geschäftsführer oder der Bareboat-Charterer, der/die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat und sich bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) ergeben;

(*) Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).

w) „für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde“ die Behörde, die für die Anwendung des EU-EHS in Bezug auf ein Schifffahrtsunternehmen gemäß Artikel 3gd zuständig ist;

wa) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen, wobei Halte zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffes und/oder von dessen Ausrüstung, Halte, weil das Schiff der Hilfe bedarf oder sich in Seenot befindet, außerhalb von Häfen durchgeführte Umladungen von Schiff zu Schiff, Halte, die dem alleinigen Zweck des Schutzes vor Schlechtwetterlagen dienen oder aufgrund von Such- und Rettungsaktionen erforderlich sind, und Halte von Containerschiffen in einem benachbarten Containerumladehafen, der in dem nach Artikel 3g Absatz 1 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt ist, ausgenommen sind;

wb) „Kreuzfahrtschiff“ ein Fahrgastschiff ohne Frachtdeck, das ausschließlich für die gewerbsmäßige Beförderung von Fahrgästen mit Übernachtung auf einer Seereise ausgelegt ist;

x) „regulierte Einrichtung“ für die Zwecke des Kapitels IVa jede natürliche oder juristische Person – mit Ausnahme aller Endverbraucher der Brennstoffe –, die die in Anhang III genannte Tätigkeit ausübt und in eine der folgenden Kategorien fällt:

i) wenn der Brennstoff durch ein Steuerlager im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates(*) geleitet wird, der zugelassene Lagerinhaber im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der genannten Richtlinie, dem gegenüber als Steuerschuldner gemäß Artikel 7 der genannten Richtlinie ein Verbrauchssteueranspruch entstanden ist;

- ii) wenn Ziffer i nicht anwendbar ist, jede andere Person, der gegenüber als Steuerschuldner gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2020/262 ein Verbrauchssteueranspruch in Bezug auf die unter dieses Kapitel fallenden Brennstoffe entstanden ist;
 - iii) wenn die Ziffern i und ii nicht anwendbar sind, jede andere Person, die von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats als Steuerschuldner registriert werden muss, einschließlich aller Personen, die gemäß Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 4 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates(**) von der Verbrauchsteuer befreit sind;
 - iv) wenn die Ziffern i, ii und iii nicht anwendbar sind oder wenn mehrere Personen gesamtschuldnerisch zur Zahlung derselben Verbrauchsteuer verpflichtet sind, jede andere von einem Mitgliedstaat benannte Person.
-

(*) Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Festlegung des allgemeinen Verbrauchsteuersystems (ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 4).

(**) Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51).

y) „Brennstoff“ im Sinne von Kapitel IVa jeden in Anhang I Tabelle A und Tabelle C der Richtlinie 2003/96/EG aufgeführten Heiz- bzw. Kraftstoff sowie jedes andere Erzeugnis, das als Heiz- oder Kraftstoff gemäß Artikel 2 Absatz 3 der genannten Richtlinie zum Verkauf angeboten wird;

z) „Überführung in den steuerrechtlich freien Verkehr“ im Sinne des Kapitels IVa dasselbe wie in Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2020/262.“

3. Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:

„LUFT- UND SEEVERKEHR“

4. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

„Artikel 3a

Anwendungsbereich

Die Artikel 3b bis 3f gelten für die Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten im Zusammenhang mit den in Anhang I aufgeführten Luftverkehrstätigkeiten. Die Artikel 3g bis 3ge gelten im Zusammenhang mit den in Anhang I aufgeführten Seeverkehrstätigkeiten.“

5. Die Artikel 3f und 3g erhalten folgende Fassung:

„Artikel 3f

Überwachungs- und Berichterstattungspläne

Die Verwaltungsmitgliedstaaten gewährleisten, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaats einen Überwachungsplan übermittelt, in dem Maßnahmen zur Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich der Emissionen und der Tonnenkilometerangaben für die Zwecke eines Antrags nach Artikel 3e enthalten sind, und dass diese Pläne von der zuständigen Behörde gemäß den in Artikel 14 genannten Rechtsakten gebilligt werden.“

Anwendungsbereich in Bezug auf Seeverkehrstätigkeiten

- (1) Die Zuteilung von Zertifikaten und die Anwendung der Abgabeanforderungen im Hinblick auf Seeverkehrstätigkeiten gelten für fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Anlaufhafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchführen, fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Anlaufhafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, und einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.

Die Kommission erstellt bis zum 31. Dezember 2023 im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Liste der benachbarten Containerumladehäfen und aktualisiert diese Liste danach alle zwei Jahre vor dem 31. Dezember.

In diesen Durchführungsrechtsakten werden benachbarte Containerumladehäfen aufgeführt, die sich außerhalb der Union, aber weniger als 300 Seemeilen vom Gebiet der Union entfernt befinden und bei denen der Anteil der Umladungen von Containern, gemessen in 20-Fuß-Einheiten, während des letzten Zwölfmonatszeitraums, für den einschlägige Daten vorliegen, 65 % des gesamten Containerverkehrs dieses Hafens übersteigt. Für die Zwecke dieses Absatzes gelten Container als umgeladen, wenn sie von einem Schiff in den Hafen zum alleinigen Zweck des Verladens auf ein anderes Schiff entladen werden. Die Liste enthält keine Häfen in einem Drittland, in denen wirksam Maßnahmen angewendet werden, die dieser Richtlinie gleichwertig sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (2) Die Artikel 9, 9a und 10 gelten für Seeverkehrstätigkeiten in der gleichen Weise wie für andere unter das EU-EHS fallende Tätigkeiten mit der folgenden Ausnahme im Hinblick auf die Anwendung von Artikel 10.

Bis zum 31. Dezember 2030 wird den Mitgliedstaaten ein Anteil der Zertifikate zugeteilt, deren Anteil an Schifffahrtsunternehmen, die gemäß Artikel 3gd ihrer Verantwortung unterliegen würden, im Vergleich zur Bevölkerung im Jahr 2020 auf der Grundlage der für den Zeitraum 2018-2020 verfügbaren Daten über 15 Schifffahrtsunternehmen je eine Million Einwohner liegt. Die Menge der Zertifikate entspricht 2,5 % der Zertifikate aus der zusätzlichen Versteigerung aufgrund der Anhebung der Obergrenze für den Seeverkehr gemäß Artikel 9 Unterabsatz 3 in dem betreffenden Jahr. Für die Jahre 2024 bis 2027 wird die Menge der Zertifikate zusätzlich mit den Prozentsätzen multipliziert, die gemäß Artikel 3ga Buchstaben a bis d für das betreffende Jahr gelten. Die Einnahmen aus der Versteigerung von diesem Anteil der Zertifikate sollte für die Zwecke gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe g – in Bezug auf den Seeverkehr – und Buchstabe i verwendet werden. 50 % der Menge der Zertifikate werden unter den betreffenden Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Anteils der ihrer Verantwortung unterliegenden Schifffahrtsunternehmen und der Rest zu gleichen Teilen auf die betreffenden Mitgliedstaaten aufgeteilt.

6. Die folgenden Artikel 3ga bis 3ge werden angefügt:

„Artikel 3ga

Schrittweise Einführung der Anforderungen für den Seeverkehr

Schifffahrtsunternehmen sind verpflichtet, Zertifikate wie folgt abzugeben:

- a) 20 % der für [das erste volle Jahr nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie] gemeldeten geprüften Emissionen;

- b) 45 % der für [das zweite volle Jahr nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie] gemeldeten geprüften Emissionen;
- c) 70 % der für [das dritte volle Jahr nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie] gemeldeten geprüften Emissionen;
- d) 100 % der für [das vierte volle Jahr nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie] gemeldeten geprüften Emissionen und alle folgenden Jahre.

Sofern für die Jahre [die ersten drei Jahre nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie] weniger Zertifikate für geprüfte Emissionen aus dem Seeverkehr abgegeben werden, sollte eine entsprechende Anzahl von Zertifikaten gelöscht werden, anstatt sie gemäß Artikel 10 zu versteigern, sobald die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den abgegebenen Zertifikaten für jedes Jahr festgestellt wurde.

Artikel 3gaa

Bestimmungen für die Übertragung der Kosten des EHS von der Schifffahrtsunternehmen auf eine andere Stelle

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in Fällen, in denen die endgültige Verantwortung für den Ankauf von Brennstoff und/oder den Betrieb des Schiffes bei einer anderen Stelle als dem Schifffahrtsunternehmen liegt, das Schifffahrtsunternehmen Anspruch auf Erstattung der Kosten hat, die sich aus der Abgabe von Zertifikaten ergeben. Der Betrieb des Schiffes im Sinne dieses Artikels bedeutet die Entscheidungshoheit über die beförderte Ladung, die Route und die Geschwindigkeit des Schiffes. Das Schifffahrtsunternehmen bleibt die zuständige Stelle für die Abgabe von Zertifikaten gemäß Artikel 3ga und Artikel 12 dieser Richtlinie und für die Einhaltung der nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie insgesamt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die ihrer Verantwortung unterliegenden Schifffahrtsunternehmen ihren Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten – ungeachtet ihres Anspruchs auf Erstattung der durch die Abgabe entstehenden Kosten durch die gewerblichen Betreiber – nachkommen.

Artikel 3gb

Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus dem Seeverkehr

In Bezug auf die in Anhang I aufgeführten Emissionen aus Seeverkehrstätigkeiten stellt die Verwaltungsbehörde in Bezug auf ein Schifffahrtsunternehmen sicher, dass ein ihrer Verantwortung unterliegendes Schifffahrtsunternehmen die einschlägigen Parameter während eines Berichtszeitraums überwacht und meldet und der Verwaltungsbehörde gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene vorlegt.

(*) Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

Artikel 3gc

Prüfung und Akkreditierung im Zusammenhang mit Emissionen aus dem Seeverkehr

Die Verwaltungsbehörde stellt in Bezug auf ein Schifffahrtsunternehmen sicher, dass die Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Ebene des Schifffahrtsunternehmens gemäß Artikel 3gb im Einklang mit den Prüfungs- und Akkreditierungsvorschriften in Kapitel III der Verordnung (EU) 2015/757(*) überprüft wird.

(*) Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens

(1) Die Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens ist:

- a) im Falle eines in einem Mitgliedstaat registrierten Schifffahrtsunternehmens der Mitgliedstaat, in dem es registriert ist;
- b) im Falle eines Schifffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist, der Mitgliedstaat, in dem das Schifffahrtsunternehmen in den letzten vier Überwachungsjahren geschätzt die meisten Hafenaufenthalte im Rahmen der von dem Schifffahrtsunternehmen durchgeführten Fahrten hatte, die in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fallen;
- c) im Falle eines Schifffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist und in den letzten vier Überwachungsjahren keine in den Anwendungsbereich gemäß Artikel 3g fallende Fahrt durchgeführt hat, der Mitgliedstaat, in dem ein Schiff des Schifffahrtsunternehmens angekommen ist oder von dem seine erste in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fallende Fahrt ausging.

[...]

(2) Auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen trifft die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten folgende Maßnahmen:

- a) vor dem 1. Februar [2024/Jahr nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie]: Veröffentlichung einer Liste der Schifffahrtsunternehmen, die am oder mit Wirkung vom 1. Januar [2024/Jahr nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie] eine in Anhang I aufgeführte Seeverkehrstätigkeit ausgeübt haben, die in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fiel, wobei die für jedes Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde gemäß Absatz 1 anzugeben ist; und

- b) danach [...] alle zwei Jahre vor dem 1. Februar: Aktualisierung der Liste, um die in einem Mitgliedstaat registrierten Schifffahrtsunternehmen [...] einer anderen Verwaltungsbehörde zuzuordnen, wenn sie den Mitgliedstaat der Registrierung gemäß Absatz 1 Buchstabe a innerhalb der Union gewechselt haben, oder um Schifffahrtsunternehmen darin aufzunehmen, die anschließend eine in Anhang I aufgeführte Seeverkehrstätigkeit gemäß Absatz 1 Buchstabe c ausgeübt haben, die in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fällt; und
- c) danach alle vier Jahre vor dem 1. Februar: Aktualisierung der Liste, um Schifffahrtsunternehmen, die nicht in einem Mitgliedstaat registriert sind, gemäß Absatz 1 Buchstabe b einer anderen Verwaltungsbehörde zuzuordnen.
- (2a) Die Verwaltungsbehörde, die gemäß der nach Absatz 2 erstellten Liste für ein Schifffahrtsunternehmen zuständig ist, behält diese Zuständigkeit unabhängig von späteren Änderungen der Tätigkeiten oder der Registrierung des Schifffahrtsunternehmens, bis diese Änderungen in einer aktualisierten Liste vermerkt sind.
- (3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Verwaltung von Schifffahrtsunternehmen durch die Verwaltungsbehörden im Rahmen dieser Richtlinie. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Berichterstattung und Überprüfung

- (1) Im Falle der Annahme eines globalen marktbasierter Mechanismus zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation überprüft die Kommission diese Richtlinie, um diesem Fortschritt Rechnung zu tragen. Zu diesem Zweck legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat unverzüglich und in jedem Fall vor der globalen Bestandsaufnahme im Jahr 2028 – und spätestens bis zum 30. September 2028 – einen Bericht vor. In diesem Bericht prüft die Kommission den genannten Mechanismus im Hinblick auf sein Ambitionsniveau angesichts der Ziele des Übereinkommens von Paris und seine Umweltintegrität insgesamt. Sie prüft auch alle Fragen im Zusammenhang mit der möglichen Koexistenz dieser Richtlinie mit dem genannten Mechanismus oder ihre Angleichung daran. Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie beigefügt, der im Einklang mit den Verpflichtungen in Bezug auf Treibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft der Union steht und dem Ziel dient, die Umweltintegrität und die Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen der Union zu erhalten, die angemessene Umsetzung eines von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation angenommenen globalen marktbasierter Mechanismus sicherzustellen, wobei der Notwendigkeit der Kohärenz zwischen dem EU-EHS und dem globalen marktbasierter Mechanismus Rechnung zu tragen und eine daraus resultierende erhebliche Doppelbelastung zu vermeiden ist.
- (2) Die Kommission überwacht die Umsetzung dieses Kapitels hinsichtlich des Seeverkehrs, insbesondere um Umgehungsverhalten aufzudecken und dieses frühzeitig zu verhindern, und erstattet Bericht über etwaige Versuche von Schiffahrtsunternehmen, die Anforderungen dieser Richtlinie zu umgehen. Gegebenenfalls schlägt die Kommission Maßnahmen vor, um diesen Versuchen entgegenzuwirken.

(3) Spätestens am 31. Dezember 2026 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem sie die Durchführbarkeit und Kosteneffizienz der Einbeziehung folgender Emissionen in diese Richtlinie prüft:

- a) zusätzlicher Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr;
- b) Emissionen von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl unter 5000, aber nicht unter 400.

In diesem Bericht werden auch die Verknüpfungen zwischen dieser Richtlinie und der Verordnung (EU) 2015/757 betrachtet und Erfahrungen aus deren Anwendung genutzt. In diesem Bericht prüft die Kommission auch, wie diese Richtlinie am besten die Einführung erneuerbarer und kohlenstoffärmer Schiffskraftstoffe auf Lebenszyklusbasis fördern kann. Diesem Bericht können gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beigefügt werden.“

7. Artikel 3h erhält folgende Fassung:

„Artikel 3h

Geltungsbereich

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen und die Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten im Zusammenhang mit den in Anhang I aufgelisteten Tätigkeiten, ausgenommen Luft- und Seeverkehrstätigkeiten.“

8. Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) eine Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten in Höhe der – nach Artikel 15 geprüften – Gesamtemissionen der Anlage in jedem Kalenderjahr binnen vier Monaten nach Jahresende.“

9. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- a) Die Worte „des Europäischen Parlaments und des Rates(1)“ und die Fußnote (1) werden gestrichen.

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„Die Kommission überprüft die Wirksamkeit der Synergien mit der Richtlinie 2010/75/EU. Umwelt- und klimarelevante Genehmigungen sollten koordiniert werden, um eine effiziente und schnellere Durchführung der Maßnahmen zu gewährleisten, die zur Einhaltung der Klima- und Energieziele der EU erforderlich sind. Die Kommission kann dem Europäischen Parlament und dem Rat im Zusammenhang mit einer etwaigen künftigen Überprüfung dieser Richtlinie einen Bericht übermitteln.“

10. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„In [dem Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung] wird die unionsweite Menge der Zertifikate um [-- Millionen Zertifikate (in Abhängigkeit vom Jahr des Inkrafttretens festzulegen)] verringert. Im selben Jahr wird die unionsweite Menge der Zertifikate um [79 -- Millionen Zertifikate (79 Millionen Zertifikate bei Inkrafttreten 2023 / 75 Millionen Zertifikate bei Inkrafttreten 2024)] für den Seeverkehr erhöht. Ab [Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung] gilt ein linearer Faktor von 4,2 %. Die Kommission veröffentlicht die unionsweite Menge der Zertifikate innerhalb von drei Monaten nach [Datum des Inkrafttretens der Änderung einfügen]. Der lineare Faktor gilt auch für die in Artikel 3g erfassten Zertifikate, die den gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 für die Jahre 2018 und 2019 gemeldeten durchschnittlichen Emissionen der Seeverkehrstätigkeiten entsprechen.

Die Kommission veröffentlicht die unionsweite Menge der Zertifikate innerhalb von drei Monaten nach [Datum des Inkrafttretens der Änderung einfügen].“

11. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„2 % der Gesamtmenge der Zertifikate im Zeitraum 2021–2030 werden versteigert, um einen Fonds für die Verbesserung der Energieeffizienz und die Modernisierung der Energiesysteme bestimmter Mitgliedstaaten (im Folgenden ‚begünstigte Mitgliedstaaten‘) gemäß Artikel 10d (im Folgenden ‚Modernisierungsfonds‘) einzurichten. Die begünstigten Mitgliedstaaten für diese Menge an Zertifikaten sind die Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Jahr 2013 unter 60 % des Unionsdurchschnitts lag. Die dieser Menge an Zertifikaten entsprechenden Mittel werden gemäß Anhang IIb Teil A aufgeteilt.

Darüber hinaus werden 2,5 % der Gesamtmenge der Zertifikate zwischen [Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie] und 2030 für den Modernisierungsfonds versteigert. Die begünstigten Mitgliedstaaten für diese Menge an Zertifikaten sind die Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Zeitraum 2016 bis 2018 unter 75 % des Unionsdurchschnitts lag. Die dieser Menge an Zertifikaten entsprechenden Mittel werden gemäß Anhang IIb Teil B aufgeteilt.

b) Der erste und der zweite Satz in Absatz 3 erhalten folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 2 genannten Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV, die als Eigenmittel in den Unionshaushalt eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten sollten diese Einnahmen [...] mit Ausnahme der Einnahmen verwenden, die für den Ausgleich indirekter CO₂-Emissionskosten gemäß Artikel 10a Absatz 6 verwendet werden, oder den entsprechenden finanziellen Gegenwert dieser Einnahmen für einen oder mehrere der folgenden Zwecke:“

c) Absatz 3 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Maßnahmen zur Verbesserung von Energieeffizienz, Fernwärmennetzen und Wärmedämmung oder zur finanziellen Unterstützung, um soziale Aspekte bei Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen anzugehen, auch zur Senkung von verzerrend wirkenden Steuern;“

ca) Absatz 3 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Es wird davon ausgegangen, dass die Mitgliedstaaten die Bestimmungen dieses Absatzes einhalten, wenn sie, einschließlich insbesondere in Entwicklungsländern, steuerliche oder finanzielle Unterstützungs- oder Regulierungsmaßnahmen ergreifen und umsetzen, die finanzielle Unterstützung mobilisieren, für die in Unterabsatz 1 genannten Zwecke eingerichtet wurden und dem Wert der Einnahmen gemäß Unterabsatz 1 entsprechen.“:

d) Der erste Satz in Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die den zeitlichen und administrativen Ablauf sowie sonstige Aspekte der Versteigerung, einschließlich der Modalitäten der Versteigerung, die für die Übertragung eines Teils der Einnahmen an den Unionshaushalt als externe zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 30d Absatz 4a oder als Eigenmittel gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV erforderlich gemacht wurden, betreffen, um ein offenes, transparentes, harmonisiertes und nicht diskriminierendes Verfahren sicherzustellen.“

12. Artikel 10a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Nach Unterabsatz 2 wird [...] folgender [...] Unterabsatz eingefügt:

[...] Anlagen in Sektoren oder Teilsektoren werden keine kostenlosen Zertifikate zugeteilt, soweit sie unter andere Maßnahmen zur Bekämpfung des Risikos der Verlagerung von CO2-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) .../... fallen. [Verweis auf CBAM](**). Die in Unterabsatz 1 genannten Maßnahmen werden entsprechend angepasst.

(*) Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG (ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 1).

(**) [Vollständiger Verweis auf CBAM]“

ii) Nach Unterabsatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Um weitere Anreize für die Verringerung der Treibhausgasemissionen und die Verbesserung der Energieeffizienz zu schaffen, werden die festgelegten unionsweiten Ex-ante-Benchmarks vor dem Zeitraum 2026 bis 2030 überprüft, um möglicherweise die festgelegten bestehenden Produkt-Benchmarks und entsprechenden Systemgrenzen zu ändern.“

b) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Ab dem Anwendungsbeginn des CO₂-Grenzausgleichssystems werden für die Herstellung der in Anhang I der [CBAM-]Verordnung aufgeführten Produkte keine Zertifikate kostenlos zugeteilt.

Abweichend von Unterabsatz 1 werden in den ersten Jahren der Anwendung der [CBAM-]Verordnung für die Herstellung dieser Produkte geringere Mengen an Zertifikaten kostenlos zugeteilt. Es wird ein Faktor angewandt, mit dem die kostenlose Zuteilung für die Herstellung dieser Produkte gekürzt wird (CBAM-Faktor). Der CBAM-Faktor liegt während des Zeitraums zwischen dem Inkrafttreten der [CBAM-Verordnung] und dem Ende des Jahres 2025 bei 100 % und [...] wird von 2026 bis 2028 jährlich um 5 Prozentpunkte, von 2029 bis 2032 jährlich um 10 Prozentpunkte und von 2033 bis 2035 jährlich um 15 Prozentpunkte gesenkt, bis im zehnten Jahr 0 % erreicht sind.

Die Kürzung der kostenlosen Zuteilung wird jährlich als durchschnittlicher Anteil der Nachfrage nach kostenlosen Zuteilungen für die Herstellung der in Anhang I der [CBAM-]Verordnung aufgeführten Produkte an der berechneten Gesamtnachfrage nach kostenlosen Zuteilungen für alle Anlagen für den jeweiligen in Artikel 11 Absatz 1 genannten Zeitraum berechnet. Es ist der CBAM-Faktor anzuwenden.

Zertifikate, die infolge der Verringerung der kostenlosen Zuteilung verfügbar sind, werden gemäß Artikel 10a Absatz 8 für die Innovationsförderung bereitgestellt.“

c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

Für den Zeitraum von 2026 bis 2030 werden die Benchmarkwerte auf dieselbe Art festgelegt, wie in den Buchstaben a und d vorgesehen, und zwar anhand der gemäß Artikel 11 für die Jahre 2021 und 2022 vorgelegten Informationen und anhand der Anwendung der jährlichen Reduktionsrate für jedes Jahr zwischen 2008 und 2028.“

ii) In Unterabsatz 3 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) In Fällen, in denen die jährliche Reduktionsrate über 2,5 % oder unter 0,2 % liegt, werden die im Zeitraum von 2013 bis 2020 gültigen Benchmarkwerte für jedes Jahr zwischen 2008 und 2028 um den jeweils relevanten der beiden genannten Prozentsätze verringert und als Benchmarkwerte für die Jahre von 2026 bis 2030 festgelegt.“

iii) Unterabsatz 4 erhält folgende Fassung:

Die Benchmarkwerte für Aromaten und Synthesegas werden abweichend um denselben Prozentsatz angepasst wie die Raffinerie-Benchmarks, um für die Hersteller dieser Produkte einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.“

d) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.

e) Absatz 6 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten sollten zugunsten von Sektoren oder Teilsektoren, die aufgrund erheblicher indirekter Kosten, die durch die Weitergabe der Kosten von Treibhausgasemissionen über die Strompreise tatsächlich entstehen, einem tatsächlichen Risiko einer Verlagerung von CO₂-Emissionen ausgesetzt sind, finanzielle Maßnahmen gemäß den Unterabsätzen 2 und 4 erlassen, vorausgesetzt, dass diese finanziellen Maßnahmen mit den Vorschriften für staatliche Beihilfen im Einklang stehen und insbesondere keine ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt verursachen. Die erlassenen finanziellen Maßnahmen sollten keine indirekten Kosten ausgleichen, die durch die kostenlose Zuteilung im Einklang mit den gemäß Absatz 1 festgelegten Benchmarks gedeckt werden. Gibt ein Mitgliedstaat einen Betrag aus, der 25 % der Versteigerungseinnahmen nach Artikel 10 Absatz 3 des Jahres übersteigt, in dem die indirekten Kosten angefallen sind, begründet er, warum er diese Menge überschreitet.“

f) Absatz 7 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Ab 2021 fließen auch Zertifikate, die Anlagen infolge der Anwendung der Absätze 19, 20 und 22 nicht zugeteilt wurden, in die im ersten Satz von Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannte Reserve für neue Marktteilnehmer ein.“

g) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) 365 Millionen Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß diesem Artikel kostenlos zugeteilt werden könnte, und 85 Millionen Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß Artikel 10 versteigert werden könnte, sowie die Zertifikate, die sich aus der Verringerung der kostenlosen Zuteilung gemäß Artikel 10a Absatz 1a ergeben, werden für einen Fonds zur Verfügung gestellt, um Innovationen im Bereich der CO₂-armen Technologien und Prozesse zu unterstützen und zu den Null-Schadstoff-Zielen beizutragen (im Folgenden ‚Innovationsfonds‘). Zertifikate, die aufgrund der Stilllegung von Luftfahrzeugbetreibern nicht an Luftfahrzeugbetreiber vergeben werden und die nicht erforderlich sind, um Fehlbeträge bei den abgegebenen Zertifikaten dieser Betreiber zu schließen, werden ebenfalls für die Innovationsförderung gemäß Unterabsatz 1 verwendet.

Darüber hinaus werden etwaige noch verbleibende Einnahmen aus den 300 Millionen Zertifikaten, die für den Zeitraum von 2013 bis 2020 im Rahmen des Beschlusses 2010/670/EU der Kommission(*) zur Verfügung standen, durch 50 Millionen nicht zugeteilte Zertifikate aus der Marktstabilitätsreserve ergänzt und diese zügig zur Innovationsförderung gemäß Unterabsatz 1 eingesetzt.³⁵[...]

³⁵ In der allgemeinen Ausrichtung zu dem Vorschlag zu „FuelEU Maritime“ hat der Rat beschlossen, die Bestimmung zu streichen, wonach Einnahmen aus Sanktionen gemäß dieser Verordnung externe zweckgebundene Einnahmen sind.

Der Innovationsfonds deckt die in Anhang I und Anhang III aufgeführten Sektoren ab, um an geografisch ausgewogen verteilten Standorten Innovationen auf dem Gebiet von Technologien und Prozessen mit geringem CO₂-Ausstoß, einschließlich der umweltverträglichen CO₂-Abscheidung und -Nutzung (,CCU‘), die maßgeblich zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt, sowie von Produkten, die CO₂-intensiv hergestellte Produkte ersetzen, welche in Sektoren nach Anhang I hergestellt werden, zu fördern und einen Anreiz für den Bau und Betrieb von Projekten, die auf die umweltverträgliche Abscheidung und geologische Speicherung (,CCS‘) von CO₂ ausgerichtet sind, sowie von innovativen Technologien im Bereich erneuerbarer Energien und der Speicherung von Energie zu schaffen. Der Innovationsfonds kann auch bahnbrechende innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs und zur Herstellung CO₂-armer und CO₂-freier Kraftstoffe im See-, Luft-, Schienen- und Straßenverkehr fördern.

Die Kommission widmet Projekten in Sektoren, die unter die [CBAM-Verordnung] fallen, um Innovationen in den Bereichen CO₂-arme Technologien, CCU, CCS, erneuerbare Energien und Energiespeicherung in einer Weise zu unterstützen, die zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt, mit dem Ziel, dass über den Zeitraum 2021-2030 Projekten in diesen Sektoren ein erheblicher Anteil des entsprechenden finanziellen Gegenwerts der Zertifikate gemäß Absatz 1a zugeteilt wird, besondere Aufmerksamkeit und kann vor 2027 Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen in den unter die [CBAM-Verordnung] fallenden Sektoren veröffentlichen.

Die Kommission widmet Projekten, die direkt oder indirekt zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs beitragen, besondere Aufmerksamkeit und kann zu diesem Zweck gegebenenfalls Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlichen.

Förderfähig sind Projekte im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten, einschließlich kleinmaßstäblicher Projekte. Geförderte Technologien müssen innovativ und ohne Unterstützung kommerziell noch nicht in vergleichbarer Größenordnung tragfähig sein, aber es muss sich um bahnbrechende Lösungen handeln oder sie müssen für eine Anwendung in vorkommerziellem Maßstab ausreichend ausgereift sein.

Die Kommission stellt sicher, dass die für den Innovationsfonds bestimmten Zertifikate gemäß den in Artikel 10 Absatz 4 festgelegten Grundsätzen und Modalitäten versteigert werden. Einnahmen aus der Versteigerung gelten als externe zweckgebundene Einnahmen im Sinne von Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsoordnung. Mittelbindungen für Maßnahmen, deren Durchführung sich über mehr als ein Haushaltsjahr erstreckt, können über mehrere Jahre in jährlichen Tranchen erfolgen.

Bis zum 31. Dezember 2023 und danach jedes Jahr erstattet die Kommission dem Ausschuss für Klimaänderung gemäß Artikel 22a Absatz 1 Bericht über die Durchführung des Innovationsfonds und legt dabei eine Analyse der vergebenen Projekte nach Sektoren und Mitgliedstaaten vor.

[...]

Die Kommission leistet Mitgliedstaaten mit geringer tatsächlicher Beteiligung auf Anfrage technische Hilfe zum Zweck der Verbesserung der Kapazitäten der anfragenden Mitgliedstaaten zur Unterstützung der Bemühungen der Projektträger zur Einreichung von Anträgen auf Finanzierung aus dem Innovationsfonds für ausgereifte Projekte in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet, um die tatsächliche geografische Beteiligung am Innovationsfonds zu verbessern und die Gesamtqualität der eingereichten Projekte zu erhöhen. Die Projekte werden auf der Grundlage objektiver und transparenter Kriterien ausgewählt, wobei gegebenenfalls zu berücksichtigen ist, inwieweit sie zur Verwirklichung einer Emissionsreduktion auf einen Wert deutlich unter den in Absatz 2 genannten Benchmarks beitragen. Die Kommission wird sich um eine qualitätsorientierte und geografisch ausgewogene Verteilung der Fördermittel in der Union bemühen und sorgt für eine umfassende Überwachung der Fortschritte und angemessene Folgemaßnahmen.

Vorbehaltlich der Zustimmung der Antragsteller unterrichtet die Kommission die Mitgliedstaaten nach Abschluss einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen über die Anträge auf Finanzierung von Projekten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet und stellt ihnen detaillierte Informationen über diese Anträge zur Verfügung, um den Mitgliedstaaten die Koordinierung der Projektunterstützung zu erleichtern. Darüber hinaus gibt die Kommission den Mitgliedstaaten die Liste der vorausgewählten Projekte vor der Gewährung der Unterstützung bekannt.

Die Projekte müssen das Potenzial haben, möglichst breit angewandt zu werden oder die den betreffenden Sektoren entstehenden Kosten für den Übergang zu einer Wirtschaft mit geringem CO₂-Ausstoß erheblich zu senken. Projekte, bei denen es um CO₂-Abscheidung und -Nutzung geht, müssen eine Nettoreduktion der Emissionen bewirken und die Vermeidung oder dauerhafte Speicherung von CO₂ sicherstellen. Aus dem Innovationsfonds können Projekte durch preisorientierte Ausschreibungsmechanismen wie CO₂-Differenzverträgen unterstützt werden. Im Fall von Finanzhilfen, die über Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen bereitgestellt werden, können bis zu 60 % der relevanten Projektkosten finanziert werden, wovon maximal 40 % nicht an die nachweisliche Vermeidung von Treibhausgasemissionen gebunden sein müssen, sofern mit der angewandten Technologie im Voraus festgesetzte Etappenziele erreicht werden. Im Falle der Förderung im Wege von Ausschreibungen und im Falle von technischer Hilfe können bis zu 100 % der relevanten Projektkosten finanziert werden.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die Bestimmungen über die Funktionsweise des Innovationsfonds, einschließlich des Auswahlverfahrens und der Auswahlkriterien, die förderfähigen Sektoren und die technischen Anforderungen für unterschiedliche Arten der Förderung betreffen.

Über den Mechanismus gemäß diesem Absatz erhält kein Projekt eine Förderung von mehr als 15 % der Gesamtmenge der zu diesem Zweck verfügbaren Zertifikate. Diese Zertifikate werden gemäß Absatz 7 berücksichtigt. “

(*) Beschluss 2010/670/EU der Kommission vom 3. November 2010 über Kriterien und Maßnahmen für die Finanzierung von kommerziellen Demonstrationsprojekten, die auf eine umweltverträgliche Abscheidung und geologische Speicherung von CO₂ abzielen, und von Demonstrationsprojekten für innovative Technologien für erneuerbare Energien im Rahmen des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten nach der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 290 vom 6.11.2010, S. 39).“

h) Der erste Satz in Absatz 19 erhält folgende Fassung:

„(19) Anlagen, die ihren Betrieb eingestellt haben, erhalten keine kostenlosen Zertifikate.“

- i) Folgender Absatz 22 wird angefügt:

„(22) Sind Berichtigungen der kostenlosen Zuteilungen gemäß Artikel 11 Absatz 2 erforderlich, werden diese durchgeführt, indem Zertifikate aus der gemäß Absatz 7 dieses Artikels eingerichteten Reserve für neue Marktteilnehmer entnommen oder in sie eingestellt werden.“

- 12a. In Artikel 10b Absatz 4 werden folgende Unterabsätze angefügt:

In Mitgliedstaaten, in denen im Durchschnitt der Jahre 2014-2018 der Anteil der Emissionen aus Fernwärmeanlagen an der gesamten EU dieser Emissionen geteilt durch den Anteil der Mitgliedstaaten am gesamten BIP der EU über 6,5 liegt, werden Anlagen für Fernwärme im Zeitraum 2026-2030 zusätzliche kostenlose Zuteilungen in Höhe von 30 % der gemäß Artikel 10a bestimmten Menge zugeteilt, sofern ein Investitionsvolumen, das dem Wert dieser zusätzlichen kostenlosen Zuteilung entspricht, investiert wird, um die Emissionen im Einklang mit den Plänen zur Klimaneutralität gemäß Unterabsatz 3 vor 2030 erheblich zu verringern, und sofern das Erreichen der in Unterabsatz 3 Buchstabe b genannten Zielvorgaben und Etappenziele durch die Überprüfung gemäß Unterabsatz 4 bestätigt wird.

Die Betreiber von Fernwärmeanlagen erstellen bis zum 1. Mai 2024 einen Plan zur Klimaneutralität ihrer Anlagen. Dieser Plan muss mit dem Ziel der Klimaneutralität gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/1119 in Einklang stehen und Folgendes enthalten:

- a) Maßnahmen und Investitionen zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 auf Anlagen- oder Unternehmensebene,
- b) Zwischenziele und Etappenziele, um bis zum 31. Dezember 2025 und danach bis zum 31. Dezember jedes fünften Jahres die Fortschritte bei der Verwirklichung der Klimaneutralität gemäß Buchstabe a zu messen,
- c) eine Schätzung der Auswirkungen jeder der unter Buchstabe a genannten Maßnahmen und Investitionen auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen.

Das Erreichen der in Buchstabe b des dritten Unterabsatzes genannten Zielvorgaben und Etappenziele muss bis zum 31. Dezember 2025 und danach jedes fünfte Jahr zum 31. Dezember im Einklang mit den in Artikel 15 bereitgestellten Verfahren zur Prüfung und Akkreditierung überprüft werden. Über das in Unterabsatz 1 genannte Maß hinaus werden keine kostenlosen Zertifikate zugeteilt, wenn das Erreichen der Zwischenziele und Etappenziele im Jahr 2025 oder 2030 nicht überprüft wurde.

13. Artikel 10c Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten verpflichten die begünstigten stromerzeugenden Anlagen und Netzbetreiber, bis zum 28. Februar jedes Jahres über den Stand der Durchführung ihrer ausgewählten Investitionen, einschließlich des Verhältnisses zwischen kostenlosen Zuteilungen und Investitionsausgaben und der Arten der geförderten Investitionen, zu berichten. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission darüber Bericht; die Kommission ihrerseits veröffentlicht diese Berichte.“

14. Artikel 10d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„(1) Zur Förderung von Investitionen, die von den begünstigten Mitgliedstaaten zur Modernisierung der Energiesysteme und zur Verbesserung der Energieeffizienz vorgeschlagen werden, einschließlich der Finanzierung kleinerer Investitionsprojekte, wird für den Zeitraum 2021 bis 2030 ein Fonds eingerichtet (im Folgenden ‚Modernisierungsfonds‘). Der Modernisierungsfonds wird durch die Versteigerung von Zertifikaten gemäß Artikel 10 zugunsten der darin festgelegten Mitgliedstaaten finanziert.

Die geförderten Investitionen stehen im Einklang mit den Zielen dieser Richtlinie, den Zielen der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal(*) und der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) sowie den langfristigen Zielen des Übereinkommens von Paris. Energieerzeugungsanlagen, die fossile Brennstoffe verwenden, erhalten keine Unterstützung aus dem Modernisierungsfonds. Ungeachtet des vorstehenden Satzes können Einnahmen aus Zertifikaten, die Gegenstand einer Mitteilung gemäß Artikel 10d Absatz 4 sind, für Investitionen verwendet werden, die mit gasförmigen fossilen Brennstoffen verbunden sind. Ungeachtet desselben Satzes können Einnahmen aus Zertifikaten gemäß Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 3, die vor dem 31. Dezember 2029 versteigert wurden, in Fällen, in denen die Tätigkeit als ökologisch nachhaltig im Sinne der Verordnung (EU) 2020/852 gilt und aus Gründen der Energieversorgungssicherheit hinreichend begründet ist, auch für Investitionen im Zusammenhang mit gasförmigen fossilen Brennstoffen verwendet werden.“;

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (Abl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Mindestens 80 % der Finanzmittel aus dem Modernisierungsfonds werden zur

Förderung von Investitionen in folgende Bereiche verwendet:

- a) Erzeugung und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen,
- b) Wärme- und Kälteerzeugung aus erneuerbaren Quellen,
- c) Verbesserung der nachfrageseitigen Energieeffizienz, auch in den Bereichen Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall,

- d) Energiespeicherung und Modernisierung der Energienetze, einschließlich Fernwärmeleitungen, Netzen für die Stromübertragung und Ausbau der Verbundnetze zwischen den Mitgliedstaaten,
- e) Unterstützung einkommensschwacher Haushalte, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, zur Bekämpfung der Energiearmut und zur Modernisierung ihrer Heizsysteme und
- f) Unterstützung eines fairen Übergangs in den kohleabhängigen Regionen in den begünstigten Mitgliedstaaten, um damit die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Ausbildung, Stellenvermittlungsinitiativen und Start-up-Unternehmen im Dialog mit den Sozialpartnern zu fördern.“

c) Absatz 11 erhält folgende Fassung:

„(11) Der Investitionsausschuss erstattet der Kommission und dem Ausschuss für Klimaänderung gemäß Artikel 22a Absatz 1 jährlich Bericht über die Erfahrungen mit der Evaluierung von Investitionen, insbesondere in Bezug auf Emissionsminderung und deren Kosten. Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2024 unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des Investitionsausschusses die Bereiche für Projekte gemäß Absatz 2 und die Grundlage, auf die der Investitionsausschuss seine Empfehlungen stützt.“

14a. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird die Angabe „28. Februar“ durch die Angabe „30. Juni“ ersetzt.

15. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Zertifikate, die von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats vergeben wurden, für die Erfüllung der Verpflichtungen eines Betreibers, Luftfahrzeugbetreibers oder eines Schifffahrtunternehmens aus Absatz 3 genutzt werden können.“

- b) Absatz 2a wird gestrichen.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten, die Verwaltungsmitgliedstaaten und – in Bezug auf Schifffahrtsunternehmen – die Verwaltungsbehörden stellen sicher, dass bis zum 30. September jedes Jahres

- a) der Betreiber jeder Anlage eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die den gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen dieser Anlage im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht;
- b) jeder Luftfahrzeugbetreiber eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die seinen gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht;
- c) jedes Schifffahrtsunternehmen eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die seinen gemäß Artikel 3gc geprüften Gesamtemissionen im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht.

Die Mitgliedstaaten, die Verwaltungsmitgliedstaaten und – in Bezug auf Schifffahrtsunternehmen – die Verwaltungsbehörden stellen sicher, dass die im Einklang mit Unterabsatz 1 abgegebenen Zertifikate danach gelöscht werden.“

d) Nach Absatz 3 werden die folgenden Absätze angefügt:

„(3-e) Abweichend von Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe c können Schifffahrtsunternehmen von Eisschiffen bis zum 31. Dezember 2030 5 % weniger Zertifikate als ihre geprüften Emissionen abgeben, sofern diese Schiffe die Eisklasse IA oder IA Super oder eine gleichwertige Eisklasse haben, die auf der Grundlage der HELCOM-Empfehlung 25/7 festgelegt wurde.

Sofern weniger Zertifikate für geprüfte Emissionen abgegeben werden, sollte eine entsprechende Anzahl von Zertifikaten gelöscht werden, anstatt sie gemäß Artikel 10 zu versteigern, sobald die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den abgegebenen Zertifikaten für jedes Jahr festgestellt wurde.

(3-d) Abweichend von Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe c und Artikel 16 legt die Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats im Wege eines Durchführungsrechtsakts fest, dass die Mitgliedstaaten die in diesen Bestimmungen festgelegten Anforderungen als erfüllt betrachten und dass sie keine Maßnahmen gegen Schifffahrtsunternehmen in Bezug auf Emissionen ergreifen, die bis zum 31. Dezember 2030 aus Fahrten von Fahrgastschiffen, ausgenommen Kreuzfahrtschiffe, und Ro-Pax-Schiffen zwischen einem Hafen einer Insel im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats und einem Hafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats und aus den Tätigkeiten am Liegeplatz dieser Schiffe im Zusammenhang mit diesen Fahrten stattfinden. Die Insel muss nach der jüngsten amtlichen Volkszählung eine ständige Bevölkerung von weniger als 50 000 ständigen Einwohnern haben.

Die Kommission veröffentlicht eine Liste der Inseln gemäß Unterabsatz 1 und der betreffenden Häfen und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

(3-c) Abweichend von Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe c und Artikel 16 legt die Kommission auf gemeinsamen Antrag von zwei Mitgliedstaaten, von denen einer keine Landgrenze zu einem anderen Mitgliedstaat hat und der andere Mitgliedstaat der dem erstgenannten geografisch nächstgelegene Mitgliedstaat ist, im Wege eines Durchführungsrechtsakts fest, dass die Mitgliedstaaten die in diesen Bestimmungen festgelegten Anforderungen als erfüllt betrachten und dass sie keine Maßnahmen gegen Schifffahrtsunternehmen in Bezug auf Emissionen ergreifen, die bis zum 31. Dezember 2030 aus Fahrten von Fahrgastschiffen oder Ro-Pax-Schiffen im Rahmen eines länderübergreifenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer länderübergreifenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, in dem gemeinsamen Antrag aufgeführt sind und die Verbindung zwischen den beiden Mitgliedstaaten und den Tätigkeiten am Liegeplatz dieser Schiffe im Zusammenhang mit diesen Fahrten herstellen.

(3-b) Eine Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten entsteht nicht für Emissionen, die bis zum 31. Dezember 2030 aus Fahrten zwischen einem Hafen in einem Gebiet in äußerster Randlage eines Mitgliedstaats und einem Hafen in demselben Mitgliedstaat, einschließlich Häfen innerhalb und zwischen Gebieten in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, sowie aus Tätigkeiten am Liegeplatz dieser Schiffe im Zusammenhang mit diesen Fahrten entstehen.“;

- e) Der erste Satz in Absatz 3-a erhält folgende Fassung:

Wann immer und solange dies erforderlich ist, um die Umweltwirksamkeit des EU-EHS zu erhalten, wird Betreibern, Luftfahrzeugbetreibern und Schiffahrtsunternehmen im EU-EHS die Verwendung von Zertifikaten untersagt, die von einem Mitgliedstaat ausgestellt werden, in Bezug auf welchen Verpflichtungen für Betreiber, Luftfahrzeugbetreiber und Schiffahrtsunternehmen hinfällig werden.“

- f) Folgender Absatz 3b wird eingefügt:

„(3b) Für Emissionen von Treibhausgasen, die als abgeschieden und dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden angesehen werden, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen, entsteht keine Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte über die Voraussetzungen dafür, dass Treibhausgase als dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden angesehen werden, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

16. In Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

In diesen Durchführungsrechtsakten werden die Nachhaltigkeits- und Treibhausgasminderungskriterien für die Nutzung von Biomasse gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) angewandt, wobei alle für die Anwendung im Rahmen dieser Richtlinie erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit diese Biomasse mit Emissionsfaktor Null bewertet wird. Es wird darin festgelegt, wie die Speicherung von Emissionen aus einer Mischung von Quellen mit Emissionsfaktor Null und Quellen, die nicht den Emissionsfaktor Null haben, zu bilanzieren ist. Es wird ferner festgelegt, wie Emissionen aus erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Brennstoffe zu bilanzieren sind, wobei sicherzustellen ist, dass diese Emissionen berücksichtigt werden und dass Doppelzählungen vermieden werden.“

(*) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).“

17. Die Überschrift des Kapitels IV erhält folgende Fassung:

„BESTIMMUNGEN FÜR DIE LUFTFAHRT, DEN SEEVERKEHR UND ORTSFESTE ANLAGEN“

18. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Namen der Betreiber, Luftfahrzeugbetreiber und Schiffahrtsunternehmen, die gegen die Verpflichtungen gemäß dieser Richtlinie zur Abgabe einer ausreichenden Anzahl von Zertifikaten verstößen, veröffentlicht werden.“

- b) Folgender Absatz 3a wird eingefügt:

„(3a) Die in Absatz 3 genannten Sanktionen gelten auch für Schiffahrtsunternehmen.“

c) Folgender Absatz 11a wird eingefügt:

„(11a) Gegen ein Schifffahrtsunternehmen, das in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Abgabeanforderungen nicht erfüllt hat und bei dem die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Ausweisungsanordnung verhängen, von der sie die Kommission, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, den Schiffen unter der Verantwortung des betreffenden Schifffahrtsunternehmens das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten gemäß den Artikel 12 nachgekommen ist. Führt das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats und läuft einen seiner Häfen an oder ist in einem seiner Häfen anzutreffen, so hält der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat [...], das Schiff fest, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Verpflichtungen nachkommt.

Wird bei einem Schiff, das die Flagge eines Mitglieds führt, während eines Aufenthalts in einem der Häfen des betreffenden Mitgliedstaats einer der Mängel gemäß Unterabsatz 1 festgestellt, so kann der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Anordnung zur Flaggenfesthaltung erlassen, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Verpflichtungen nachkommt. Er setzt die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis. Infolge des Erlasses einer solchen Flaggenfesthaltung trifft jeder Mitgliedstaat die gleichen Maßnahmen wie im Anschluss an eine Ausweisungsanordnung gemäß Unterabsatz 1 Satz 2.

Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.“;

19. Artikel 18b erhält folgende Fassung:

„Artikel 18b

Unterstützung durch die Kommission, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und andere einschlägige Organisationen

- (1) Um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 3c Absatz 4, Artikel 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge und 18a nachzukommen, können die Kommission, der Verwaltungsmitgliedstaat und – in Bezug auf Schifffahrtsunternehmen – die Verwaltungsbehörden Unterstützung durch die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs oder eine andere einschlägige Organisation beantragen und zu diesem Zweck mit diesen Organisationen entsprechende Vereinbarungen treffen.
- (2) Die Kommission bemüht sich mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs um die Entwicklung geeigneter Instrumente und um Leitlinien zur Erleichterung und Koordinierung der Prüf- und Durchsetzungstätigkeiten im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie auf den Seeverkehr. Soweit machbar, werden diese Leitlinien und Instrumente den Mitgliedstaaten und den Prüfstellen zum Zwecke des Informationsaustauschs zur Verfügung gestellt, um besser eine robuste Durchsetzung dieser Richtlinie sicherstellen zu können.“

20. In Artikel 30 werden die Absätze 2a und 5 hinzugefügt:

„(2a) Die für CBAM-Sektoren geltenden Maßnahmen werden fortlaufend im Lichte der Anwendung der Verordnung xxx [Verweis auf CBAM] überprüft. Vor dem 1. Januar 2026 und danach alle zwei Jahre bewertet die Kommission im Rahmen ihrer Berichte an das Europäische Parlament und den Rat gemäß Artikel 30 [der CBAM-Verordnung] die Auswirkungen des Mechanismus auf das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen, einschließlich in Bezug auf Ausfuhren. In dem Bericht wird bewertet, ob zusätzliche Maßnahmen, einschließlich Gesetzgebungsmaßnahmen, ergriffen werden müssen, um dem Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen entgegenzuwirken. Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.“

„(5) Bis zum 31. Dezember 2026 legt die Kommission einen Bericht vor, in dem die Auswirkungen und die Durchführbarkeit einer obligatorischen Einbeziehung von Anlagen für die Verbrennung von [...] Siedlungsabfällen in das Emissionshandelssystem nach Anhang 1 der Richtlinie 2003/87/EG [...] ab 2031 bewertet werden, wobei einschlägigen Kriterien wie den Auswirkungen auf den Binnenmarkt, möglichen Wettbewerbsverzerrungen, Umweltintegrität, der Anpassung an die Ziele der Abfallrahmenrichtlinie³⁶ sowie der Robustheit und Genauigkeit im Zusammenhang mit der Überwachung und Berechnung der Emissionen Rechnung getragen wird. Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie [...] beigefügt.“

21. Nach Artikel 30 wird folgendes Kapitel IVa eingefügt:

„KAPITEL IVa

EMISSIONSHANDELSSYSTEM FÜR GEBÄUDE UND DEN STRAßENVERKEHR

Artikel 30a

Anwendungsbereich

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Emissionen, Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen, die Vergabe und Abgabe von Zertifikaten sowie die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Zusammenhang mit der in Anhang III genannten Tätigkeit. Dieses Kapitel gilt nicht für Emissionen, die unter die Kapitel II [...] und III fallen.

Artikel 30b

Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ab dem 1. Januar 2025 keine regulierte Einrichtung die in Anhang III genannte Tätigkeit ausübt, es sei denn, die regulierte Einrichtung ist im Besitz einer von einer zuständigen Behörde gemäß den Absätzen 2 und 3 erteilten Genehmigung.

³⁶ [Verweis einfügen].

- (2) Ein von der regulierten Einrichtung gemäß Absatz 1 bei der zuständigen Behörde gestellter Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen gemäß diesem Kapitel enthält mindestens folgende Angaben:
- a) die regulierte Einrichtung;
 - b) die Art der Brennstoffe, die sie in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt und die für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr gemäß Anhang III verwendet werden, sowie die Mittel, mit denen sie diese Brennstoffe in den Verkehr bringt;
 - c) die Endverwendung(en) der Brennstoffe, die für die in Anhang III genannte Tätigkeit in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden;
 - d) geplante Maßnahmen zur Überwachung und Meldung der Emissionen im Einklang mit den in den Artikel 14 und 30f genannten Rechtsakten;
 - e) eine nichttechnische Zusammenfassung der Informationen gemäß den Buchstaben a bis d.
- (3) Die zuständige Behörde erteilt der in Absatz 1 genannten regulierten Einrichtung eine Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen für die in Anhang III genannte Tätigkeit, nachdem sie sich vergewissert hat, dass die Einrichtung in der Lage ist, die Emissionen zu überwachen und zu melden, die den Brennstoffmengen entsprechen, die sie gemäß Anhang III in den Verkehr überführt hat.
- (4) Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen enthalten mindestens folgende Angaben:
- a) Name und Anschrift der regulierten Einrichtung;
 - b) eine Beschreibung der Mittel, mit denen die regulierte Einrichtung die Brennstoffe in den unter dieses Kapitel fallenden Sektoren in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt;
 - c) eine Liste der Brennstoffe, die die regulierte Einrichtung in den unter dieses Kapitel fallenden Sektoren in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt;
 - d) einen Überwachungsplan, der den Anforderungen der in Artikel 14 genannten Rechtsakte genügt;

- e) Anforderungen an die Berichterstattung, die in den in Artikel 14 genannten Rechtsakten festgelegt werden;
 - f) eine Verpflichtung zur Abgabe von gemäß diesem Kapitel vergebenen Zertifikaten in Höhe der nach Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen in jedem Kalenderjahr binnen vier Monaten nach Jahresende.
- (5) Die Mitgliedstaaten können den regulierten Einrichtungen gestatten, die Überwachungspläne ohne Änderung der Genehmigung zu aktualisieren. Die regulierten Einrichtungen legen der zuständigen Behörde etwaige aktualisierte Überwachungspläne zur Genehmigung vor.
- (6) Die regulierte Einrichtung unterrichtet die zuständige Behörde über alle geplanten Änderungen der Art ihrer Tätigkeit oder der Brennstoffe, die sie in den steuerrechtlich freien ~~Verkehr~~ überführt, die eine Aktualisierung der Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen erforderlich machen könnten. Gegebenenfalls aktualisiert die zuständige Behörde die Genehmigung gemäß den in Artikel 14 genannten Rechtsakten. Ändert sich die Identität der unter dieses Kapitel fallenden regulierten Einrichtung, so aktualisiert die zuständige Behörde die Genehmigung in Bezug auf Name und Anschrift der neuen regulierten Einrichtung.

Artikel 30c

Gesamtmenge der Zertifikate

- (1) Die unionsweite Menge der jährlich ab 2027 gemäß diesem Kapitel vergebenen Zertifikate wird ab 2024 linear gekürzt. Der Wert für 2024 ist definiert als die Emissionsobergrenze für 2024, die auf der Grundlage der Referenzemissionen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) für die unter dieses Kapitel fallenden Sektoren und unter Anwendung des linearen Kürzungspfads für alle Emissionen im Anwendungsbereich der genannten Verordnung berechnet wird. Die Menge wird jedes Jahr nach 2024 um einen linearen Kürzungsfaktor von 5,15 % verringert. Die Kommission veröffentlicht bis zum 1. Januar 2024 die unionsweite Menge der Zertifikate für das Jahr 2027.

- (2) Die unionsweite Menge der gemäß diesem Kapitel ab 2028 jährlich vergebenen Zertifikate wird ab 2025 linear auf der Grundlage der gemäß diesem Kapitel für die Jahre 2024 bis 2026 gemeldeten durchschnittlichen Emissionen gekürzt. Die Menge der Zertifikate verringert sich um einen linearen Kürzungsfaktor von 5,43 %, es sei denn, die Bedingungen von Anhang IIIa Nummer 1 finden Anwendung; in diesem Fall verringert sich die Menge um einen linearen Kürzungsfaktor, der gemäß den Bestimmungen von Anhang IIIa Nummer 2 angepasst wird. Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni 2027 die unionsweite Menge der Zertifikate für das Jahr 2028 und erforderlichenfalls den angepassten linearen Kürzungsfaktor.
- (3) Die unionsweite Menge der gemäß diesem Kapitel vergebenen Zertifikate wird angepasst, um die Menge der abgegebenen Zertifikate in Fällen auszugleichen, in denen es nicht möglich war, eine Doppelzählung der Emissionen gemäß Artikel 30f Absatz 4 zu vermeiden. Die Anpassung entspricht der Gesamtmenge der Zertifikate gemäß diesem Kapitel, die in dem betreffenden Berichtsjahr gemäß den in Artikel 30f Absatz 4 genannten Rechtsakten ausgeglichen wurden.

Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 26).

Artikel 30d

Versteigerung von Zertifikaten für die in Anhang III genannte Tätigkeit

- (1) Ab 2027 werden Zertifikate, die unter dieses Kapitel fallen, versteigert, es sei denn, sie werden in die mit dem Beschluss (EU) 2015/1814 eingerichtete Marktstabilitätsreserve eingestellt. Die Zertifikate gemäß diesem Kapitel werden getrennt von den Zertifikaten gemäß den Kapiteln II [...] und III versteigert.

- (2) Die Versteigerung der Zertifikate gemäß diesem Kapitel beginnt 2027 mit einer Menge, die 130 % der Versteigerungsmengen für 2027 entspricht, die auf der Grundlage der unionsweiten Zertifikatmenge für das genannte Jahr und der jeweiligen Versteigerungsanteile und -mengen gemäß den Absätzen 3, 4 und 5 ermittelt wurden. Die zusätzlich zu versteigernden Mengen werden nur für die Abgabe von Zertifikaten gemäß Artikel 30e Absatz 2 verwendet und können bis zum 30. April 2028 versteigert werden. Die zusätzlichen Mengen werden von den Versteigerungsmengen für den Zeitraum 2029 bis 2031 abgezogen. Die Bedingungen für diese frühzeitigen Versteigerungen werden im Einklang mit Absatz 6 und Artikel 10 Absatz 4 festgelegt.

Im Jahr 2027 werden 600 Millionen Zertifikate gemäß diesem Kapitel als Bestand in der Marktstabilitätsreserve gemäß Artikel 1a Absatz 3 des Beschlusses (EU) 2015/1814 geschaffen.

- (3) 150 Millionen gemäß diesem Kapitel vergebene Zertifikate werden versteigert und alle Einnahmen aus diesen Versteigerungen werden für den nach Artikel 10a Absatz 8 eingerichteten Innovationsfonds bereitgestellt. Artikel 10a Absatz 8 findet auf die in diesem Absatz genannten Zertifikate Anwendung.
- (4) Die Gesamtmenge der Zertifikate gemäß diesem Kapitel wird nach Abzug der in Absatz 3 genannten Mengen von den Mitgliedstaaten versteigert und unter ihnen in Anteilen aufgeteilt, die dem Anteil der Referenzemissionen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/842 für die unter dieses Kapitel fallenden Sektoren für den Durchschnitt des Zeitraums von 2016 bis 2018 des betreffenden Mitgliedstaats entsprechen.
- (4a) Einnahmen der Mitgliedstaaten aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten werden bis 2032 bis zu einem Betrag in Höhe von 59 000 000 000 EUR dem mit der Verordnung (EU) 20.../nn [Verordnung zum Klima-Sozialfonds](*) eingerichteten Klima-Sozialfonds zugewiesen. Diese Einnahmen stellen externe zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltordnung dar und werden im Einklang mit den für den Klima-Sozialfonds geltenden Vorschriften eingesetzt.

Der jährliche Betrag, der dem Fonds zugewiesen wird, darf für 2027 den Betrag in Höhe von 10 500 000 000 EUR, für 2028 den Betrag in Höhe von 10 150 000 000 EUR, für 2029 den Betrag in Höhe von 9 950 000 000 EUR, für 2030 den Betrag in Höhe von 9 750 000 000 EUR, für 2031 den Betrag in Höhe von 9 500 000 000 EUR und für 2032 den Betrag in Höhe von 9 150 000 000 EUR nicht überschreiten.

Wird für die Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten die Verwendung als Eigenmittel gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV festgelegt, so findet dieser Absatz keine Anwendung mehr.

- (5) Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen, die als externe zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 4a gelten, oder der Einnahmen, die als Eigenmittel gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV in den Unionshaushalt eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten sollten diese Einnahmen oder den entsprechenden finanziellen Gegenwert dieser Einnahmen für eine oder mehrere der in Artikel 10 Absatz 3 genannten Tätigkeiten oder für einen oder mehrere der folgenden Zwecke verwenden:
- a) Maßnahmen, die zur Dekarbonisierung der Wärme- und Kälteversorgung von Gebäuden oder zur Verringerung des Energiebedarfs von Gebäuden beitragen sollen, einschließlich der Integration erneuerbarer Energien und damit verbundener Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 11, Artikel 12 und Artikel 20 der Richtlinie 2012/27/EU [Verweise auf die überarbeitete Richtlinie zu aktualisieren], sowie Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung einkommensschwacher Haushalte in Gebäuden mit der schlechtesten Energiebilanz;
 - b) Maßnahmen, die darauf abzielen, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen oder den Aufbau einer vollständig interoperablen Betankungs- und Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge finanziell zu unterstützen, oder Maßnahmen zur Förderung der Umstellung auf öffentliche Verkehrsmittel und zur Verbesserung der Multimodalität oder Bereitstellung finanzieller Unterstützung, um soziale Aspekte im Zusammenhang mit Verkehrsteilnehmern mit niedrigem und mittlerem Einkommen anzugehen;

- c) Gewährung einer finanziellen Kompensation für Endverbraucher der Brennstoffe in Fällen, in denen es nicht möglich war, eine Doppelzählung der Emissionen gemäß Artikel 30f Absatz 4 zu vermeiden.

Die Mitgliedstaaten sollten einen Teil ihrer Versteigerungseinnahmen gemäß diesem Artikel verwenden, um soziale Aspekte des Emissionshandels nach diesem Kapitel anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Privathaushalten, Kleinstunternehmen und Verkehrsteilnehmern im Sinne der Verordnung (EU) 20.../nn [Verordnung über den Klima-Sozialfonds](*) liegt. [...]

Es wird davon ausgegangen, dass die Mitgliedstaaten die Bestimmungen dieses Absatzes einhalten, wenn sie steuerliche oder finanzielle Unterstützungs- oder Regulierungsmaßnahmen ergreifen und umsetzen, die finanzielle Unterstützung mobilisieren, für die in Unterabsatz 1 genannten Zwecke eingerichtet wurden und dem Wert der in Unterabsatz 1 genannten Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel entsprechen.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Verwendung der Einnahmen und die gemäß diesem Absatz ergriffenen Maßnahmen, indem sie diese Informationen in ihre gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) vorgelegten Berichte aufnehmen.

- (6) Für die gemäß diesem Kapitel vergebenen Zertifikate gilt Artikel 10 Absätze 4 und 5. Die Kommission erlässt insbesondere bis zum 31. Dezember 2025 einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 10 Absatz 4 zur Festlegung von Regeln für das Versteigerungsverfahren nach Absatz 4a, mit dem sichergestellt wird, dass die Mengen der Zertifikate, die von jedem Mitgliedstaat zu versteigern sind, um zu den in diesem Absatz genannten Mengen zu gelangen, entsprechend dem jeweiligen Anteil der in Absatz 4 genannten Zertifikate anteilig auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt werden. Diese Regeln betreffen auch die Modalitäten für die Gutschreibung der entsprechenden Mengen auf einem von der Kommission zu diesem Zweck ausgewiesenen Konto.

(*) Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

(**) [Fundstelle einfügen]

Artikel 30e

Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten

- (1) Artikel 12 gilt für die Emissionen, regulierten Einrichtungen und Zertifikate gemäß diesem Artikel mit Ausnahme von Artikel 12 Absätze 2a, 3 und 3a, Absatz 4 Sätze 2 und 3 sowie Absatz 5. Zu diesem Zwecke gilt Folgendes:
 - a) jede Bezugnahme auf Emissionen ist als Bezugnahme auf die Emissionen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - b) jede Bezugnahme auf Anlagenbetreiber ist als Bezugnahme auf die regulierten Einrichtungen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - c) jede Bezugnahme auf Zertifikate ist als Bezugnahme auf die Zertifikate gemäß diesem Kapitel zu verstehen.

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die regulierte Einrichtung ab dem 1. Januar 2028 bis zum 30. April jedes Jahres eine Menge von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel im Umfang der Gesamtemissionen abgibt, die der gemäß den Artikeln 15 und 30f geprüften Menge an im vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Anhang III in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffen entsprechen, und dass diese Zertifikate anschließend gelöscht werden.
- (3) Unterliegt eine regulierte Einrichtung, die in einem bestimmten Mitgliedstaat niedergelassen ist, einer für die Jahre 2027 bis 2030 geltenden nationalen CO₂-Steuer, die für eine in Anhang III genannte Tätigkeit gilt, so kann die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats abweichend von den Absätzen 1 und 2 bis zum 31. Dezember 2030 diese regulierte Einrichtung von der Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten gemäß Absatz 2 für ein bestimmtes Bezugsjahr befreien, sofern
- a) der betreffende Mitgliedstaat die Kommission bis zum [Bitte Datum der Frist für die Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie einfügen] über seine nationale CO₂-Steuer, die für eine in Anhang III genannte Tätigkeit gilt, in Kenntnis setzt und die nationalen Rechtsvorschriften zur Festlegung der Steuersätze für die Jahre 2027 bis 2030 bis zu diesem Zeitpunkt in Kraft getreten sind. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission alle späteren Änderungen der nationalen CO₂-Steuer mit;
 - b) die CO₂-Steuer des betreffenden Mitgliedstaats, die von der regulierten Einrichtung tatsächlich gezahlt wird, für das Bezugsjahr höher ist als der durchschnittliche Auktionsclearingpreis des gemäß diesem Kapitel geschaffenen Emissionshandelssystems;
 - c) die regulierte Einrichtung den Verpflichtungen gemäß Artikel 30b in Bezug auf Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen und Artikel 30f in Bezug auf die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung von Emissionen uneingeschränkt nachkommt;
 - d) der betreffende Mitgliedstaat die Kommission über die Anwendung einer solchen Befreiung und die entsprechende Menge der Zertifikate unterrichtet, die im Einklang mit Buchstabe g und den delegierten Rechtsakten, die gemäß Artikel 10 Absatz 4 bis zum 30. April des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres angenommen werden, gelöscht werden;

- e) die Kommission innerhalb von drei Monaten nach der Mitteilung gemäß Buchstabe a oder innerhalb von zwei Monaten nach der Mitteilung für das betreffende Jahr gemäß Buchstabe d keine Einwände gegen die Anwendung der Ausnahmeregelung mit der Begründung erhebt, dass die angemeldete Maßnahme nicht im Einklang mit den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen steht;
- f) der betreffende Mitgliedstaat die in Artikel 30d Absatz 4 genannte Menge der Zertifikate für ein bestimmtes Bezugsjahr nicht versteigert, bis die Menge der nach diesem Absatz zu löschen Zertifikate gemäß Buchstabe g bestimmt wurde, mit Ausnahme der Mengen, die erforderlich sind, um seinen Anteil der in Artikel 30d Absatz 4a genannten Einnahmen zu erzielen oder – wenn die Einnahmen aus der in Artikel 30d Absatz 4 genannten Versteigerung als Eigenmittel gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV festgelegt werden – um seinen Verpflichtungen gemäß dem Beschluss (EU, Euratom) 2020/2053 des Rates³⁷ nachzukommen. Der betreffende Mitgliedstaat versteigert keine der zusätzlichen Mengen von Zertifikaten nach Artikel 30d Absatz 2 Unterabsatz 1;
- g) der betreffende Mitgliedstaat eine Menge von Zertifikaten aus der in Artikel 30d Absatz 4 genannten Gesamtmenge der zu versteigernden Zertifikate für das Bezugsjahr löscht, die für das Bezugsjahr den geprüften Emissionen dieser regulierten Einrichtung gemäß diesem Kapitel entspricht. Liegt die Menge der Zertifikate, die in dem Bezugsjahr nach der Anwendung von Buchstabe f noch zu versteigern ist, unter der Menge der gemäß diesem Absatz zu löschen Zertifikate, so stellt der betreffende Mitgliedstaat sicher, dass er die der Differenz entsprechenden Menge der Zertifikate bis zum Ende des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres löscht; und

³⁷ Beschluss (EU, Euratom) 2020/2053 des Rates vom 14. Dezember 2020 über das Eigenmittelsystem der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2014/335/EU, Euratom (ABl. L 424 vom 15.12.2020, S. 1).

- h) sich der betreffende Mitgliedstaat zum Zeitpunkt der ersten Mitteilung gemäß Buchstabe a verpflichtet, für eine oder mehrere der in Artikel 30d Absatz 5 Unterabsätze 1 und 2 aufgeführten oder genannten Maßnahmen einen Betrag zu verwenden, der den Einnahmen entspricht, auf die ohne die Ausnahmeregelung Artikel 30d Absatz 5 angewandt worden wäre. Artikel 30d Absatz 5 Unterabsätze 3 und 4 finden Anwendung, und die Kommission stellt sicher, dass die aufgrund dieser Bestimmungen erhaltenen Informationen mit der eingegangenen Verpflichtung im Einklang stehen.

Die Menge der gemäß Buchstabe g zu löschen Zertifikate hat keine Auswirkungen auf die extern zweckgebundenen Einnahmen gemäß Artikel 30d Buchstabe 4a und den Anteil der entsprechenden Menge für den betreffenden Mitgliedstaat, der im Einklang mit dem in Artikel 30d Absatz 6 genannten delegierten Rechtsakt ermittelt wird, oder – wenn sie im Einklang mit Artikel 311 Absatz 3 AEUV festgestellt wurde – die Eigenmittel des Unionshaushalts gemäß dem Beschluss (EU, Euratom) 2020/2053 des Rates, die aus den Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Artikel 30d stammen.

Artikel 30f

Überwachung, Berichterstattung, Prüfung von Emissionen und Akkreditierung

- (1) Die Artikel 14 und 15 gelten für die Emissionen, regulierten Einrichtungen und Zertifikate gemäß diesem Kapitel. Zu diesem Zwecke gilt Folgendes:
- jede Bezugnahme auf Emissionen ist als Bezugnahme auf die Emissionen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - jede Bezugnahme auf eine in Anhang I aufgeführte Tätigkeit ist als Bezugnahme auf die in Anhang III genannte Tätigkeit zu verstehen;
 - jede Bezugnahme auf Betreiber ist als Bezugnahme auf die regulierten Einrichtungen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - jede Bezugnahme auf Zertifikate ist als Bezugnahme auf die Zertifikate gemäß diesem Kapitel zu verstehen.

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede regulierte Einrichtung ab 2025 für jedes Kalenderjahr die Emissionen überwacht, die den gemäß Anhang III in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen entsprechen. Sie stellen ferner sicher, dass jede regulierte Einrichtung diese Emissionen beginnend im Jahr 2026 im Jahr nach ihrem Ausstoß gemäß den in Artikel 14 Absatz 1 genannten Rechtsakten der zuständigen Behörde meldet.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede regulierte Einrichtung, die am 1. Januar 2025 im Besitz einer Genehmigung gemäß Artikel 30b ist, bis zum 30. März 2025 ihre historischen Emissionen für das Jahr 2024 meldet.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die regulierten Einrichtungen die genauen Mengen an in den steuerrechtlich freien Verkehr überführtem Brennstoff, die für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr gemäß Anhang III verwendet werden, und die endgültige Verwendung der von ihnen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffe zuverlässig und genau dokumentieren können. Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um das Risiko einer Doppelzählung der Emissionen gemäß diesem Kapitel und der Emissionen gemäß den Kapiteln II [...] und III zu begrenzen.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften zur Vermeidung von Doppelzählungen und zur Gewährung einer finanziellen Kompensation für Endverbraucher der Brennstoffe in Fällen, in denen eine solche Doppelzählung nicht vermieden werden kann. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (5) Die Grundsätze für die Überwachung und Meldung der Emissionen gemäß diesem Kapitel sind in Anhang IV Teil C festgelegt.
- (6) Die Kriterien für die Prüfung der unter dieses Kapitel fallenden Emissionen sind in Anhang V Teil C festgelegt.
- (7) Die Mitgliedstaaten können vereinfachte Maßnahmen zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung für regulierte Einrichtungen zulassen, deren jährliche Emissionen, die den in den Verkehr überführten Brennstoffmengen entsprechen, gemäß den in Artikel 14 Absatz 1 genannten Rechtsakten weniger als 1000 t CO₂-Äquivalent betragen.

Artikel 30g

Verwaltung

Die Artikel 13, 15a, Artikel 16 Absätze 1, 2, 3, 4 und 12 sowie die Artikel 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 und 29 gelten für die Emissionen, regulierten Einrichtungen und Zertifikate gemäß diesem Kapitel. Zu diesem Zwecke gilt Folgendes:

- a) jede Bezugnahme auf Emissionen ist als Bezugnahme auf Emissionen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
- b) jede Bezugnahme auf Betreiber ist als Bezugnahme auf regulierte Einrichtungen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
- c) jede Bezugnahme auf Zertifikate ist als Bezugnahme auf die Zertifikate gemäß diesem Kapitel zu verstehen.

Artikel 30h

Maßnahmen bei übermäßigen Preiserhöhungen

- (1) Liegt der Durchschnittspreis der Zertifikate bei Versteigerungen, die gemäß dem gemäß Artikel 10 Absatz 4 erlassenen Rechtsakt durchgeführt werden, in mehr als drei aufeinanderfolgenden Monaten über dem Zweifachen des Durchschnittspreises der Zertifikate bei Versteigerungen der Zertifikate gemäß diesem Kapitel in den sechs vorangegangenen aufeinanderfolgenden Monaten, so werden gemäß Artikel 1a Absatz 7 des Beschlusses (EU) 2015/1814 [...] 50 Millionen Zertifikate gemäß diesem Kapitel aus der Marktstabilitätsreserve freigegeben.

In den Jahren 2027 und 2028 sind die Bedingungen des Unterabsatzes 1 zu erfüllen, wenn der Durchschnittspreis der Zertifikate in mehr als drei aufeinanderfolgenden Monaten über dem Eineinhalbachen des Durchschnittspreises der Zertifikate während eines Bezugszeitraums der sechs vorangegangenen aufeinanderfolgenden Monate liegt.

- (2) Liegt der Durchschnittspreis der Zertifikate bei Versteigerungen, die gemäß dem gemäß Artikel 10 Absatz 4 erlassenen Rechtsakt durchgeführt werden, in mehr als drei aufeinanderfolgenden Monaten über dem Dreifachen des Durchschnittspreises der Zertifikate bei Versteigerungen der Zertifikate gemäß diesem Kapitel in den sechs vorangegangenen aufeinanderfolgenden Monaten, so werden gemäß Artikel 1a Absatz 7 des Beschlusses (EU) 2015/1814 [...] 150 Millionen Zertifikate gemäß diesem Kapitel aus der Marktstabilitätsreserve freigegeben.
- (3) Wird die in Absatz 1 oder 2 genannte Bedingung erfüllt, so dürfen gemäß demselben Absatz frühestens zwölf Monate danach zusätzliche Zertifikate freigegeben werden.
- (4) Wird die in Absatz 1 oder 2 genannte Bedingung erfüllt und kommt Absatz 3 nicht nicht zur Anwendung, so veröffentlicht die Kommission das Datum, an dem die Bedingung des Absatzes 1 oder 2 erfüllt wurde, unverzüglich im Amtsblatt.

Artikel 30i

Überprüfung dieses Kapitels

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2028 Bericht über die Durchführung der Bestimmungen dieses Kapitels im Hinblick auf ihre Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung, einschließlich der Anwendung der Vorschriften des Beschlusses (EU) 2015/1814 und der Verwendung von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel zur Erfüllung der Einhaltungspflichten der regeltreuen Einrichtungen gemäß den Kapiteln II [...] und III. Gegebenenfalls fügt die Kommission dem Bericht einen Vorschlag zur Änderung dieses Kapitels an das Europäische Parlament und den Rat bei. Die Kommission sollte bis zum 31. Oktober 2031 prüfen, ob die Sektoren gemäß Anhang III in das Emissionshandelssystem einbezogen werden können, das die in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG aufgeführten Sektoren abdeckt.“

Artikel 30j

Verfahren für die einseitige Ausweitung der in Anhang III genannten Tätigkeiten auf andere Sektoren, die nicht unter Kapitel II und III fallen

(1) Ab 2027 können die Mitgliedstaaten den Emissionshandel gemäß diesem Kapitel auf nicht in Anhang III genannte Sektoren ausweiten, soweit alle einschlägigen Kriterien, insbesondere die Auswirkungen auf den Binnenmarkt, mögliche Wettbewerbsverzerrungen, die Umweltintegrität des gemäß diesem Kapitel geschaffenen Emissionshandelssystems und die Zuverlässigkeit des vorgesehenen Überwachungs- und Berichterstattungsverfahrens, berücksichtigt werden und sofern die Ausweitung der Tätigkeiten von der Kommission gebilligt wird.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Ausweitung zu billigen, die Vergabe zusätzlicher Zertifikate zu gestatten und anderen Mitgliedstaaten die Ausweitung der Tätigkeiten zu genehmigen. Die Kommission kann die Ausweitung beim Erlass solcher delegierten Rechtsakte auch durch weitere Regeln für Maßnahmen zur Vermeidung möglicher Doppelzählungen ergänzen, auch in Bezug auf die Frage zusätzlicher Zertifikate zum Ausgleich für Zertifikate, die zur Verwendung von Brennstoffen im Rahmen von in Anhang I aufgeführten Tätigkeiten abgegeben werden. Etwaige finanzielle Maßnahmen der Mitgliedstaaten zugunsten von Sektoren oder Teilsektoren, die aufgrund erheblicher indirekter Kosten, die infolge der einseitigen Ausweitung durch die Weitergabe der Kosten von Treibhausgasemissionen über die Kraftstoffpreise tatsächlich entstehen, einem tatsächlichen Risiko einer Verlagerung von CO₂-Emissionen ausgesetzt sind, stehen im Einklang mit den Vorschriften für staatliche Beihilfen und verursachen keine ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt.

(2) Zusätzliche Zertifikate, die aufgrund einer Genehmigung gemäß diesem Artikel vergeben werden, werden im Einklang mit den Anforderungen gemäß Artikel 30d versteigert. Ungeachtet des Artikels 30d Absätze 1 bis 4a legen die Mitgliedstaaten, die die Tätigkeiten einseitig ausgeweitet haben, die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung dieser zusätzlichen Zertifikate fest.

22. Die Anhänge I, IIb, IV und V der Richtlinie 2003/87/EG werden gemäß Anhang I der vorliegenden Richtlinie geändert und die Anhänge III, IIIa und IIIb werden in die Richtlinie 2003/87/EG gemäß Anhang I der vorliegenden Richtlinie eingefügt.

Artikel 2

Änderungen des Beschlusses (EU) 2015/1814

Der Beschluss (EU) 2015/1814 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Der zweite Satz in Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Die Gesamtmenge der in einem bestimmten Jahr in Umlauf befindlichen Zertifikate ist die Summe der im Zeitraum seit dem 1. Januar 2008 im Zusammenhang mit Anlagen und Schifffahrtsunternehmen vergebenen und nicht in die Reserve eingestellten Zertifikate, einschließlich der Zertifikate, die in diesem Zeitraum gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG in der bis zum 18. März 2018 geltenden Fassung vergeben wurden, und der Ansprüche auf die Nutzung internationaler Gutschriften, die unter das EU-EHS fallende Anlagen [...] bis zum 31. Dezember jenes bestimmten Jahres ausgeschöpft haben, abzüglich der Summe der Tonnen geprüfter Emissionen, die unter das EU-EHS fallende Anlagen und Schifffahrtsunternehmen vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Dezember desselben bestimmten Jahres freigesetzt haben, und der gemäß Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG gelöschten Zertifikate.“

- b) Folgender Absatz 4a wird eingefügt:

„(4a) Ab dem [Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] umfasst die Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate in einem bestimmten Jahr die Summe der für den Luftverkehr vergebenen Zertifikate und die Summe der Tonnen geprüfter Emissionen aus dem Luftverkehr im Rahmen des EU-EHS, ausgenommen die Emissionen aus Flügen auf Strecken, für die ein gemäß Artikel 12 Absatz 6 berechneter Ausgleich vorgenommen wurde, zwischen dem 1. Januar [Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] und dem 31. Dezember desselben Jahres. [...]“

Die gemäß Artikel 3ga der Richtlinie 2003/87/EG gelöschten Zertifikate gelten für die Zwecke der Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate als vergeben.“

c) Die Absätze 5 und 5a erhalten folgende Fassung

„(5) Wenn die Gesamtmenge der in einem bestimmten Jahr in Umlauf befindlichen Zertifikate zwischen 833 Millionen und 1 096 Millionen liegt, werden eine Zertifikatmenge, die der Differenz zwischen der in der aktuellen Veröffentlichung gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels genannten Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate entspricht, und 833 Millionen Zertifikate über einen am 1. September des betreffenden Jahres beginnenden Zeitraum von 12 Monaten hinweg von der Menge der Zertifikate abgezogen, die nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG von den Mitgliedstaaten zu versteigern sind, und in die Reserve eingestellt. Beträgt die Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate mehr als 1096 Millionen Zertifikate, so entspricht die Menge der Zertifikate, die von der Menge der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG zu versteigernden Zertifikate abzuziehen und über einen am 1. September dieses Jahres beginnenden Zeitraum von 12 Monaten in die Reserve einzustellen sind, 12 % der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate. Abweichend vom letzten Satz wird der Prozentsatz bis zum 31. Dezember 2030 verdoppelt.

Unbeschadet der Gesamtmenge der nach diesem Absatz abzuziehenden Zertifikate werden die in Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/87/EG genannten Zertifikate bis zum 31. Dezember 2030 bei der Ermittlung des von den Mitgliedstaaten beizusteuernenden Anteils an dieser Gesamtmenge nicht berücksichtigt.

(5a) Sofern die erste gemäß Artikel 3 durchgeführte Überprüfung nicht zu einem anderslautenden Beschluss führt, ist ab dem Jahr 2023 der 400 Millionen Zertifikate übersteigende Anteil der in der Reserve befindlichen Zertifikate nicht länger gültig.“

2. Folgender Artikel 1a wird eingefügt:

,Artikel 1a

Anwendung der Marktstabilitätsreserve für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr

- (1) Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG werden gemäß den Bestimmungen dieses Artikels in einen gesonderten Teil der gemäß Artikel 1 des vorliegenden Beschlusses eingerichteten Reserve eingestellt und aus ihm freigegeben.
- (2) Die Einstellung in die Reserve gemäß diesem Artikel erfolgt ab dem 1. September 2028. Die Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG werden getrennt von den Zertifikaten gemäß Artikel 1 dieses Beschlusses in die Reserve eingestellt, darin gehalten und aus ihr freigegeben.
- (3) Im Jahr 2027 wird der in Absatz 1 genannte Teil der Reserve gemäß Artikel 30d Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG geschaffen. Die in diesem Absatz genannten Zertifikate, die nicht bis zum 1. Januar 2031 aus der Reserve freigegeben werden, nicht mehr gültig.
- (4) Die Kommission veröffentlicht jährlich bis zum 15. Mai des Folgejahres die Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG getrennt von der Menge der gemäß Artikel 1 Absatz 4 in Umlauf befindlichen Zertifikate. Die Gesamtmenge der gemäß diesem Artikel in einem bestimmten Jahr in Umlauf befindlichen Zertifikate entspricht der Gesamtmenge der Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG, die im Zeitraum ab dem 1. Januar 2027 vergeben wurden, abzüglich der Summe der Tonnen geprüfter Emissionen gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG für den Zeitraum vom 1. Januar 2027 bis zum 31. Dezember desselben Jahres und aller Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG, die gemäß Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG gelöscht wurden. Die erste Veröffentlichung erfolgt bis zum 15. Mai 2028.

- (5) Wenn die in der jeweils jüngsten Veröffentlichung gemäß Absatz 4 dieses Artikels genannte Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate über 440 Millionen liegt, werden über einen am 1. September des betreffenden Jahres beginnenden Zeitraum von 12 Monaten hinweg 100 Millionen Zertifikate von der Menge der unter Kapitel IVa fallenden Zertifikate abgezogen, die nach Artikel 30d der Richtlinie 2003/87/EG von den Mitgliedstaaten zu versteigern sind, und in die Reserve eingestellt.
- (6) Sind in einem bestimmten Jahr insgesamt weniger als 210 Millionen Zertifikate in Umlauf, werden 100 Millionen unter Kapitel IVa fallende Zertifikate aus der Reserve freigegeben und zu der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 30d der Richtlinie 2003/87/EG zu versteigernden Menge an unter Kapitel IVa fallenden Zertifikaten addiert. Wenn sich weniger als 100 Millionen Zertifikate in der Reserve befinden, werden alle in der Reserve befindlichen Zertifikate nach diesem Absatz freigegeben.
- (7) Die gemäß Artikel 30h der Richtlinie 2003/87/EG aus der Reserve freizugebenden Mengen werden zur Menge der Zertifikate gemäß Kapitel IVa addiert, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 30d der Richtlinie 2003/87/EG innerhalb von drei Monaten – beginnend einen Monat nach dem Datum, an dem die Bedingungen für die Veröffentlichung im Amtsblatt gemäß Artikel 30h der Richtlinie 2003/87/EG erfüllt wurden – zu versteigern sind.
- (8) Artikel 1 Absatz 8 und Artikel 3 gelten für die Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG.“

Artikel 3

[Artikel 3 wird von dieser Änderungsrichtlinie abgetrennt und begründet eine eigene Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 – Text bis hinter Artikel 8 verschoben³⁸]

³⁸ Vgl. Dok. WK 7351/2022 ADD 2.

Artikel 4

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2023 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.
- (2) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 5

Übergangsbestimmungen

[...] Bei der Erfüllung ihrer Verpflichtung gemäß Artikel 4 Absatz 1 dieser Richtlinie tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass ihre nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung von Artikel 3 Buchstabe u, Artikel 10a Absätze 3 und 4, Artikel 10c Absatz 7 und Anhang I Nummer 1 der Richtlinie 2003/87/EG in der am *[Tag vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie]* geltenden Fassung weiterhin bis zum 31. Dezember 2025 gelten. Sie erlassen ihre einzelstaatlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Änderungen dieser Bestimmungen bis zum 1. Januar 2026.

Artikel 6

[...]³⁹

³⁹ Infolge der Abtrennung der Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757 von der Richtlinie ist Artikel 6 zu streichen. Im Wesentlichen wird er durch Artikel 2 der nachstehenden Änderungsverordnung ersetzt.

Artikel 7

Inkrafttreten und Geltungsbeginn von Artikel 2

1. Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Artikel 2 gilt ab dem 1. Januar 2024.⁴⁰

Artikel 8

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet. [...]

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Der Präsident / Die Präsidentin

Der Präsident / Die Präsidentin

⁴⁰ Dies ersetzt die Bezugnahme auf Artikel 2 in der Umsetzungsvorschrift. Mit dem genannten Datum wird sichergestellt, dass die Änderungen in Artikel 2 und die nationalen Maßnahmen zur Umsetzung von Artikel 1 ab demselben Zeitpunkt gelten.

Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das EU-EHS und anderer Treibhausgase als CO₂⁴¹

Artikel 1

42 Die Verordnung (EU) 2015/757 wird wie folgt geändert:

-2. In der gesamten Verordnung mit Ausnahme der Artikel 1, 2, Artikel 3 Buchstaben a und r, Artikel 21 Absatz 5 und der Anhänge I und II wird das Wort „CO₂-Emissionen“ durch das Wort „Treibhausgasemissionen“ und die Wörter „emittiertes CO₂“ durch die Wörter „emittiertes Treibhausgas“ ersetzt.

-1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Um die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren, enthält diese Verordnung Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung derartiger Emissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.“

0. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit 5000 BRZ und mehr in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.

(1a) Unter diese Verordnung fallen folgende Treibhausgase:

a) Kohlendioxid (CO₂).

⁴¹ Erwägungsgründe sind hinzuzufügen.

⁴² Vorschläge aus Dok. WK 7351/2022 ADD 1 übernommen.

b) im Hinblick auf Emissionen ab [1. Januar 2024] Methan (CH₄) und

c) im Hinblick auf Emissionen ab [1. Januar 2024] Distickstoffoxid (N₂O).

Bezieht sich diese Verordnung auf die aggregierten Gesamtmengen von Emissionen oder emittierten Treibhausgasen, so ist sie als Bezugnahme auf die aggregierten Gesamtmengen jedes einzelnen Gases zu verstehen⁴³“

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

(a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) „Treibhausgasemissionen“ die Freisetzung von Treibhausgasen, die unter die Verpflichtungen dieser Verordnung gemäß Artikel 2 Absatz 1a fallen, [...] durch Schiffe;“.

(b) Die Buchstaben b, d und m erhalten folgende Fassung:

„b) „Anlaufhafen“ ein „Anlaufhafen“ im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe wa) der Richtlinie 2003/87/EG“.⁴⁴

„d) „Unternehmen“ das Schifffahrtsunternehmen im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe v der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates“:

„m) „Berichtszeitraum“ den Zeitraum vom 1. Januar bis einschließlich 31. Dezember. Für Fahrten, deren Beginn und Ende in zwei unterschiedlichen Kalenderjahren liegen, werden die entsprechenden Daten dem betreffenden Kalenderjahr zugerechnet;“

(c) Es werden die folgenden Buchstaben q und r angefügt:

„q) „Verwaltungsbehörde“ die Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens im Sinne von Artikel 3gd der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*;

⁴³ Um sicherzustellen, dass jedes Gas in der gesamten Verordnung getrennt gemeldet wird, sodass eine aggregierte Gesamtmenge der Emissionen in CO₂-Äquivalent ermittelt werden kann.

⁴⁴ Im Einklang mit den Angaben in Dok. WK 7351/2022 müssen die Änderungen, die sich auf Umladehäfen beziehen, auch in der MRV-Verordnung berücksichtigt werden.

- r) „aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene“ die Summe der Treibhausgasemissionen bezüglich der in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG aufgeführten Gase im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten, die ein Unternehmen gemäß der genannten Richtlinie für alle Schiffe unter seiner Verantwortung während des Berichtszeitraums melden muss.
- * Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).“

2. In Artikel 4 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Die Schifffahrtsunternehmen melden die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene der Schiffe unter ihrer Verantwortung während eines Berichtszeitraums gemäß Artikel 11a.“

3. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um [...] die Anhänge I und [...] II zu ändern, um der Einbeziehung von Methan- und Distickstoffoxid-Emissionen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung, Überarbeitungen der Richtlinie 2003/87/EG, einschließlich der Anpassung an gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG angenommene Durchführungsrechtsakte, einschlägigen internationalen Vorschriften sowie internationalen und europäischen Normen Rechnung zu tragen. Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um die darin festgelegten Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht technologischer und wissenschaftlicher Entwicklungen zu verbessern und das wirksame Funktionieren des mit der Richtlinie 2003/87/EG eingeführten EU-EHS sicherzustellen.

Die Kommission erlässt bis zum [1. Oktober 2023] die delegierten Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II, die für die Einbeziehung von Methan- und Distickstoffoxid-Emissionen in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung erforderlich sind. Die Methoden in Anhang I und die Vorschriften in Anhang II werden gegebenenfalls an die Methoden und Vorschriften der Verordnung [xxx/yyyy] über [FuelEU Maritime, 2021/0210 (COD)] angeglichen.“

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

-a) Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Name des Unternehmens sowie Anschrift, Telefon- und E-Mail-Angaben eines Ansprechpartners und die einmalige IMO-Kennnummer des Schiffahrtsunternehmens und des eingetragenen Schiffeigners“

a) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Schiffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Monitoringkonzepte auf der Grundlage von Vorlagen und die Monitoringkonzepte werden unter Verwendung automatisierter Systeme und Datenaustauschformate übermittelt. Diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für ihre einheitliche Anwendung und ihre automatische Übertragung, werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) Folgende Absätze 6, 7 und 8 werden angefügt:

„(6) [...] Bis zum [1. April 2024] legen die Schiffahrtsunternehmen der zuständigen Verwaltungsbehörde für jedes ihrer unter diese Verordnung fallenden Schiffe ein Monitoringkonzept vor, dessen Vereinbarkeit mit dieser Verordnung zunächst von der Prüfstelle bewertet wird und in dem die Einbeziehung von Methan- und Distickstoffoxid-Emissionen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung berücksichtigt wird.

(7) Für Schiffe, die nach dem [1. Januar 2024] zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legen die Schiffahrtsunternehmen ungeachtet des Absatzes 6 der zuständigen Verwaltungsbehörde umgehend und spätestens drei Monate nachdem ein jedes Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Monitoringkonzept im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung vor.

(8) Bis zum [Datum] zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung einfügen] genehmigen die zuständigen Verwaltungsbehörden die von den Unternehmen gemäß Unterabsatz 2 vorgelegten Monitoringkonzepte gemäß den Bestimmungen der von der Kommission erlassenen delegierten Rechtsakte. Für Schiffe, die nach dem [1. Januar 2024] erstmals in den Anwendungsbereich [der überarbeiteten EU-EHS-Richtlinie] fallen, genehmigt die zuständige Verwaltungsbehörde das gemäß Unterabsatz 2 vorgelegte Monitoringkonzept innerhalb von vier Monaten, nachdem das Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, gemäß den Bestimmungen der von der Kommission erlassenen delegierten Rechtsakte.

Die Kommission erlässt bis zum [1. Oktober 2023] gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Bestimmungen über die Monitoringkonzepte gemäß den Artikeln 6, 7, 8, 9 und 10, um der Einbeziehung von Methan- und Distickstoffoxid-Emissionen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung zu tragen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um dieser Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die Verwaltungsbehörden zu ergänzen.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Der zweite Satz in Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Nach der Bewertung teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen mit, ob diese Änderungen nunmehr konform sind. Das Schifffahrtsunternehmen legt der zuständigen Verwaltungsbehörde sein geändertes Monitoringkonzept vor, sobald es von der Prüfstelle eine Mitteilung über die Konformität des Monitoringkonzepts erhalten hat.“

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die Verwaltungsbehörde genehmigt Änderungen des Monitoringkonzepts gemäß Absatz 2 Buchstaben a, b, c und d im Einklang mit den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 2 dieses Absatzes erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Änderungen der Monitoringkonzepte durch die Verwaltungsbehörden zu ergänzen.“

6. In Artikel 10 Unterabsatz 1 wird folgender Buchstabe k angefügt⁴⁵:

„k) aggregierte [...] Gesamtemissionen von unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Treibhausgasen im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I dieser Richtlinie, die gemäß der genannten Richtlinie in Bezug auf Seeverkehrstätigkeiten zu melden sind, zusammen mit den Angaben, die erforderlich sind, um die Anwendung etwaiger relevanter Ausnahmen von Artikel 12 Absatz 3 dieser Richtlinie gemäß deren Artikel 12 Absätze 3-e, 3-d, 3-c und 3-b zu rechtfertigen.“

6a. In Artikel 11 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Ab 2025 legen die Schifffahrtsunternehmen ihrer zuständigen Verwaltungsbehörde, für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten und der Kommission alljährlich bis zum 31. März für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung einen Emissionsbericht für den gesamten Berichtszeitraum vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit Artikel 13 als zufriedenstellend befunden hat. Die Verwaltungsbehörde kann von den Unternehmen verlangen, dass sie ihre Emissionsberichte vor dem 31. März, jedoch nicht vor dem 28. Februar übermitteln.“

6b. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Bei einem Wechsel des Unternehmens legt das frühere Unternehmen seiner zuständigen Verwaltungsbehörde, für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten, dem neuen Unternehmen und der Kommission so nah am Tag des Abschlusses der Änderung und spätestens drei Monate danach einen Bericht vor, der dieselben Elemente wie der Emissionsbericht enthält, jedoch auf den Zeitraum beschränkt ist, der den unter seiner Verantwortung durchgeführten Tätigkeiten entspricht.“

⁴⁵ Text wurde angepasst, um der Einbeziehung von anderen Emissionen als CO₂ Rechnung zu tragen.

6c. In Artikel 11 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Bestimmungen über die Berichterstattung gemäß den Artikeln 11, 11a und 12 zu erlassen, um der Einbeziehung von Methan- und Distickstoffoxid-Emissionen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung zu tragen. Der erste dieser delegierten Rechtsakte wird bis zum [1. Oktober 2023] erlassen.“

7. Folgender Artikel 11a wird eingefügt:

„Artikel 11a

Berichterstattung über die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und deren Übermittlung

- (1) Die Schifffahrtsunternehmen bestimmen die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene während eines Berichtszeitraums auf der Grundlage der Daten des Emissionsberichts und des Berichts gemäß Artikel 11 Absatz 2 für jedes Schiff, das während des Berichtszeitraums unter ihrer Verantwortung stand, im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakte.
- (2) Im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakte übermittelt das Unternehmen ab 2025 der zuständigen Verwaltungsbehörde bis zum 31. März jedes Jahres die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, die die gemäß der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Seeverkehr zu meldenden Emissionen im Berichtszeitraum abdecken und die gemäß Kapitel III dieser Verordnung geprüft werden („geprüfte aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene“).
- (3) Die Verwaltungsbehörde kann von den Unternehmen verlangen, dass sie die geprüften aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene vor dem 31. März, jedoch nicht vor dem 28. Februar übermitteln.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Vorschriften für die Überwachung und Meldung der aggregierten Daten auf Unternehmensebene und die Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene an die Verwaltungsbehörde zu ergänzen.“

8. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Format des Emissionsberichts und Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene“

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Emissionsbericht und die Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene werden mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen, übermittelt.“

9. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Emissionsberichts und des in Artikel 11 Absatz 2 genannten Berichts mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 12 und der Anhänge I und II.“

b) Folgende Absätze 5 und 6 werden angefügt:

„(5) Die Prüfstelle bewertet die Übereinstimmung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene mit den Anforderungen der gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakte.

Kommt die Prüfstelle mit hinreichender Sicherheit zu dem Schluss, dass die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene keine wesentlichen Falschangaben enthalten, so stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene für zufriedenstellend gemäß den Bestimmungen der gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakte befunden wurden.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und die Erstellung eines Prüfberichts zu ergänzen.“

10. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) der Berechnungen, die zur Ermittlung der Gesamttreibhausgasemissionen und der aggregierten Gesamtemissionen von unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Treibhausgasen im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I dieser Richtlinie führen, die gemäß dieser Richtlinie in Bezug auf Seeverkehrstätigkeiten zu melden sind;“

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Bei der Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene bewertet die Prüfstelle die Vollständigkeit und Kohärenz der gemeldeten Daten mit den vom Unternehmen vorgelegten Informationen, einschließlich seiner geprüften Emissionsberichte und des in Artikel 11 Absatz 2 genannten Berichts.“

11. In Artikel 15 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Bei der Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene halten sich die Prüfstelle und das Unternehmen an die Prüfvorschriften, die in den gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Die Prüfstelle überprüft nicht den Emissionsbericht und den Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 2 für jedes Schiff unter der Verantwortung des Unternehmens.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, einschließlich der Prüfmethoden und des Prüfverfahrens, zu ergänzen.“

12. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Prüfstellen, die Monitoringkonzepte, Emissionsberichte und die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene bewerten und die Prüfberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß dieser Verordnung ausstellen, müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden.“

13. Artikel 20 Absatz 3 erhält folgende Fassung⁴⁶:

„(3) Gegen Schiffe, die in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, nachdem sie dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die EMSA, die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, dem betreffenden Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten gemäß den Artikeln 11 und 18 erfüllt hat. Führt das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats und läuft einen seiner Häfen an oder ist in einem seiner Häfen anzutreffen, so hält der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat [...], das Schiff fest, bis das Unternehmen seinen Verpflichtungen nachkommt.

⁴⁶ Zur Anpassung an den Wortlaut der EHS-Richtlinie.

Wird bei einem Schiff, das die Flagge eines Mitglieds führt, während eines Aufenthalts in einem der Häfen des betreffenden Mitgliedstaats einer der Mängel gemäß Unterabsatz 1 festgestellt, so kann der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Anordnung zur Flaggenfesthaltung erlassen, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Verpflichtungen nachkommt. Er setzt die Kommission, die EMSA und die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis. [...]

Die Erfüllung dieser Pflichten wird durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die zuständige nationale Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.“

13a. In Artikel 20 Absatz 5 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Möglichkeit einer Abweichung nach diesem Absatz gilt nicht für einen Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörde die Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens ist.“

13b. Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Identifikation des Schiffs (Name, Unternehmen, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);

13c. Artikel 21 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

„(5) Die Kommission bewertet alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen des Seeverkehrs auf das globale Klima, einschließlich durch andere Emissionen als CO₂ oder Auswirkungen anderer Treibhausgase und von Partikeln mit Erderwärmungspotenzial, die nicht unter diese Verordnung fallen.“

13d. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 22a

Überprüfung

Die Kommission überprüft diese Verordnung spätestens bis 31. Dezember 2024 und trägt dabei insbesondere den bei ihrer Durchführung gewonnenen weiteren Erfahrungen Rechnung. Die Überprüfung umfasst eine Bewertung der Frage, ob es angemessen ist, Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400 in den Anwendungsbereich dieser Verordnung einzubeziehen, um sie möglicherweise später in die Richtlinie 2003/87/EG aufzunehmen oder andere Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen dieser Schiffe vorzuschlagen. Gegebenenfalls wird der Überprüfung ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigefügt.“

14. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß [...] Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6 und Artikel 15 Absatz 6 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem Inkrafttreten der [überarbeiteten MRV-Verordnung] übertragen.“

b) In den Absätzen 3 und 5 werden die Worte „den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3“ durch die Worte „Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absätze 5 und 6 und Artikel 16 Absatz 3“ ersetzt.

c) In Absatz 5 wird folgender Unterabsatz angefügt:

Unterabsatz 1 letzter Satz gilt jedoch nicht für delegierte Rechtsakte, die gemäß Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 4 und Artikel 15 Absatz 5 bis zum 1. Oktober 2023 erlassen werden.

Artikel 2

Inkrafttreten und Anwendung

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem Tag ihres Inkrafttretens. Jedoch gilt Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b ab dem 1. Januar 2024.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

ANHANG

Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG wird wie folgt geändert:

Die Nummern 1 und 3 erhalten folgende Fassung:

„1. Diese Richtlinie gilt nicht für Anlagen oder Anlagenteile, die für Zwecke der

Forschung, Entwicklung und Prüfung neuer Produkte und Verfahren genutzt werden [...].

Anlagen, bei denen während des Fünfjahreszeitraums gemäß Artikel 11 Absatz 1

Unterabsatz 2 Emissionen aus der Verbrennung von Biomasse, die den Kriterien gemäß

Artikel 14 entspricht, im Durchschnitt zu mehr als 95 % der durchschnittlichen gesamten

Treibhausgasemissionen beitragen, fallen nicht unter diese Richtlinie.

3. Wenn die Gesamtfeuerungswärmeleistung einer Anlage berechnet wird, um darüber zu entscheiden, ob die Anlage in das EU-EHS aufgenommen werden soll, werden die

Feuerungswärmeleistungen aller technischen Einheiten addiert, die Bestandteil der Anlage

sind und in denen Brennstoffe innerhalb der Anlage verbrannt werden. Bei diesen

Einheiten kann es sich unter anderem um alle Arten von Heizkesseln, Brennern, Turbinen,

Erhitzern, Industrieöfen, Verbrennungsöfen, Kalzinierungsöfen, Brennöfen, Öfen,

Trocknern, Motoren, Brennstoffzellen, CLC-Einheiten (‘Chemical Looping Combustion

Units’), Fackeln und thermischen oder katalytischen Nachbrennern handeln. Einheiten mit

einer Feuerungswärmeleistung von weniger als 3 MW werden bei dieser Berechnung nicht

berücksichtigt.“

– Die Tabelle wird wie folgt geändert:

i) **Die zweite Zeile erhält folgende Fassung:**

„Raffination von Erdöl bei Betrieb von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von über 20 MW	Kohlendioxid“
--	---------------

ii) **Die fünfte Zeile erhält folgende Fassung:**

„Herstellung von Eisen oder Stahl (Primär- oder Sekundärschmelzung), einschließlich Stranggießen, mit einer Kapazität von mehr als 2,5 t pro Stunde	Kohlendioxid“
---	---------------

iii) Die siebte Zeile erhält folgende Fassung:

„Herstellung von Primäraluminium oder Aluminiumoxid	Kohlendioxid <u>und</u> <u>perfluorierte</u> <u>Kohlenwasserstoffe</u> <u>(PFC)</u> “
---	--

(a) **Die 15. Zeile der Kategorien von Tätigkeiten erhält folgende Fassung:**

(3) „Trocknen oder Brennen von Gips oder Herstellung von Gipskartonplatten und sonstigen Gipserzeugnissen mit einer Produktionskapazität für gebrannten Gips oder getrockneten Sekundärgips von insgesamt über 20 t pro Tag	(4) Kohlendioxid“
---	-------------------

iv) **Die 18. Zeile erhält folgende Fassung:**

„Herstellung von Industrieruß durch Karbonisierung organischer Stoffe wie Öle, Teere, Crack- und Destillationsrückstände mit einer Produktionskapazität über 50 t pro Tag	Kohlendioxid“
---	---------------

v) **Die 24. Zeile erhält folgende Fassung:**

„Herstellung von Wasserstoff (H ₂) und Synthesegas durch Reformieren oder partielle Oxidation mit einer Produktionskapazität von über 25 t pro Tag	Kohlendioxid“
--	---------------

vi) **Die 27. Zeile erhält folgende Fassung:**

„Beförderung von Treibhausgasen zur geologischen Speicherung in einer gemäß der Richtlinie 2009/31/EG genehmigten Speicherstätte mit Ausnahme jener Emissionen, die unter eine andere Tätigkeit gemäß dieser Richtlinie fallen	Kohlendioxid“
--	---------------

vii) Nach der letzten neuen Zeile wird folgende Zeile mit einer Trennlinie angefügt:

„Seeverkehr Seeverkehrstätigkeiten von unter die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates fallenden Schiffen, die Fahrten zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern durchführen	[...] <u>Kohlendioxid</u> “
---	-----------------------------

1. Anhang IIb der Richtlinie 2003/87/EG erhält folgende Fassung:

,,ANHANG IIb

Teil A – AUFTEILUNG DER MITTEL AUS DEM MODERNISIERUNGSFONDS GEMÄß
ARTIKEL 10 ABSATZ 1 UNTERABSATZ 3

	Anteil
Bulgarien	5,84 %
Tschechien	15,59 %
Estland	2,78 %
Kroatien	3,14 %
Lettland	1,44 %
Litauen	2,57 %
Ungarn	7,12 %
Polen	43,41 %
Rumänien	11,98 %
Slowakei	6,13 %

Teil B – AUFTEILUNG DER MITTEL AUS DEM MODERNISIERUNGSFONDS GEMÄß
ARTIKEL 10 ABSATZ 1 UNTERABSATZ 4

	Anteil
Bulgarien	<u>4,9</u> %
Tschechien	12,6 %
Estland	2,1 %
Griechenland	10,1 %
Kroatien	2,3 %
Lettland	1,0 %
Litauen	1,9 %
Ungarn	5,8 %
Polen	34,2 %
Portugal	8,6 %
Rumänien	9,7 %
Slowakei	4,8 %
<u>Slowenien</u>	2,0 %

2. Die folgenden Anhänge werden als Anhänge III, IIIa und IIIb der Richtlinie 2003/87/EG eingefügt:

„ANHANG III

TÄTIGKEIT GEMÄß KAPITEL IVa

<p>Tätigkeit:</p> <p>1. Überführung von Brennstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr, die zur Verbrennung in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr verwendet werden.</p> <p>Nicht unter diese Tätigkeit fallen:</p> <p>a) die Überführung von Brennstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr, die bei den in Anhang I dieser Richtlinie festgelegten Tätigkeiten verwendet werden, es sei denn, sie werden zur Verbrennung bei der Beförderung von Treibhausgasen zur geologischen Speicherung verwendet (Tätigkeit Zeile 27);</p> <p>b) die Überführung von Brennstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr, deren Emissionsfaktor Null ist.</p> <p>2. Die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr entsprechen den folgenden Emissionsquellen gemäß den Definitionen in den IPCC-Leitlinien für nationale Treibhausgasinventare von 2006 mit den folgenden erforderlich Änderungen dieser Definitionen:</p> <p>a) Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) (Quellenkategorie-Code 1A1a ii) und Wärmeerzeugungsanlagen (Quellenkategorie-Code 1A1a iii), sofern sie Wärme für die unter den Buchstaben c und d genannten Kategorien entweder direkt oder über Fernwärmenetze erzeugen;</p> <p>b) Straßenverkehr (Quellenkategorie-Code 1A3b), ausgenommen die Benutzung landwirtschaftlicher Fahrzeuge auf befestigten Straßen;</p> <p>c) Gewerblich/Institutionell (Quellenkategorie-Code 1A4a);</p> <p>d) Haushalte (Quellenkategorie-Code 1A4b).</p>	<p>Treibhausgase</p> <p>Kohlendioxid (CO₂)</p>
--	---

**ANPASSUNG DES LINEAREN KÜRZUNGSFAKTORS IM EINKLANG MIT
ARTIKEL 30c ABSATZ 2**

1. Liegen die gemäß Kapitel IVa für die Jahre 2024–2026 gemeldeten durchschnittlichen Emissionen um mehr als 2 % über dem Wert der gemäß Artikel 30c Absatz 1 festgelegten Menge für 2025 und ist dieser Unterschied nicht auf die Differenz von weniger als 5 % zwischen den gemäß Kapitel IVa gemeldeten Emissionen und den Inventardaten 2025 der EU-Treibhausgasemissionen aus UNFCCC-Quellenkategorien für die Sektoren gemäß Kapitel IVa zurückzuführen, so wird der lineare Kürzungsfaktor durch Anpassung des linearen Kürzungsfaktors gemäß Artikel 30c Absatz 1 berechnet.
2. Der angepasste lineare Kürzungsfaktor gemäß Nummer 1 wird wie folgt bestimmt:

$$[\text{LRF}_{\text{adj}} = 100\% * ((\text{MRV}_{[2024-2026]} - (\text{MRV}_{[2024-2026]} + ((\text{ESR}_{[2024]} - 6 * \text{LRF}_{[2024]} * \text{ESR}_{[2024]}) - \text{MRV}_{[2024-2026]}) / 5)) / \text{MRV}_{[2024-2026]}),$$
 dabei ist

LRF_{adj} der angepasste lineare Kürzungsfaktor;

$\text{MRV}_{[2024-2026]}$ der Durchschnitt der geprüften Emissionen gemäß Kapitel IVa für die Jahre 2024–2026;

$\text{ESR}_{[2024]}$ der Wert der Emissionen im Jahr 2024, der gemäß Artikel 30c Absatz 1 für die Sektoren gemäß Kapitel IVa festgelegt wird;

$\text{LRF}_{[2024]}$ der lineare Kürzungsfaktor gemäß Artikel 30c Absatz 1.]“

3. Anhang IV der Richtlinie 2003/87/EG wird wie folgt geändert:

Der Abschnitt „Berechnung“ in Teil A wird wie folgt geändert:

i) Der letzte Satz „Der Emissionsfaktor für Biomasse ist Null.“ in Unterabsatz 4 erhält folgende Fassung:

„Der Emissionsfaktor für Biomasse, die den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Kriterien für die Nachhaltigkeit und für Treibhausgaseinsparungen für die Nutzung von Biomasse entspricht, mit etwaigen erforderlichen Anpassungen für die Anwendung im Rahmen dieser Richtlinie entsprechend den in Artikel 14 genannten Durchführungsrechtsakten ist Null.“

ii) Unterabsatz 6 erhält folgende Fassung:

„Es sind gemäß der Richtlinie 2010/75/EU entwickelte Standardoxidationsfaktoren zu verwenden, es sei denn, der Betreiber kann nachweisen, dass tätigkeitsspezifische Faktoren genauer sind.“

b) Der letzte Satz „Der Emissionsfaktor für Biomasse ist Null.“ in Unterabsatz 4 von Teil B Abschnitt „Überwachung der Kohlendioxidemissionen“ erhält folgende Fassung:

„Der Emissionsfaktor für Biomasse, die den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Kriterien für die Nachhaltigkeit und für Treibhausgaseinsparungen für die Nutzung von Biomasse entspricht, mit etwaigen erforderlichen Anpassungen für die Anwendung im Rahmen dieser Richtlinie entsprechend den in Artikel 14 genannten Durchführungsrechtsakten ist Null.“

a) Folgender Teil C wird angefügt:

„Teil C – Überwachung und Meldung der Emissionen aus der in Anhang III genannten Tätigkeit

Emissionsüberwachung

Die Überwachung der Emissionen erfolgt durch Berechnung.

Berechnung

Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach folgender Formel:

In den steuerrechtlich freien Verkehr überführte Brennstoffe × Emissionsfaktor

In den steuerrechtlich freien Verkehr überföhrter Brennstoff schließt die von der regulierten Einrichtung in den steuerrechtlich freien Verkehr überföhrte Brennstoffmenge ein.

Es werden Standardemissionsfaktoren aus den IPCC-Leitlinien von 2006 oder späteren Aktualisierungen dieser Leitlinien zugrunde gelegt, es sei denn, brennstoffspezifische Emissionsfaktoren, die von unabhängigen akkreditierten Laboratorien nach anerkannten Analysemethoden ermittelt wurden, erweisen sich als genauer.

Für jede regulierte Einrichtung und jeden Brennstoff wird eine gesonderte Berechnung vorgenommen.

Meldung der Emissionen

Jede regulierte Einrichtung nimmt in ihren Bericht folgende Informationen auf:

A. Angaben zur regulierten Einrichtung, einschließlich

- Name der regulierten Einrichtung;
- Anschrift, einschließlich Postleitzahl und Land;
- Art der Brennstoffe, die sie in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, und Tätigkeiten, über die sie dies tut, einschließlich der verwendeten Technologie;
- Anschrift, Telefonnummer, Faxnummer und E-Mail-Adresse eines Ansprechpartners; und
- Name des Eigentümers der regulierten Einrichtung und etwaiger Mutterunternehmen.

B. Für jede Brennstoffart, die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt wird und für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr gemäß Anhang III verwendet wird und für die Emissionen berechnet werden:

- Brennstoffmenge, die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt wird;
- Emissionsfaktor;
- Gesamtemissionen;
- Endverwendung(en) der Brennstoffe, die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden; und
- Unsicherheitsfaktor.

Die Mitgliedstaaten treffen Maßnahmen zur Koordinierung der Anforderungen für die Berichterstattung mit bereits bestehenden Anforderungen für die Berichterstattung, um den Berichterstattungsaufwand der Unternehmen möglichst gering zu halten.“

4. In Anhang V der Richtlinie 2003/87/EG wird folgender Teil C angefügt:

„TEIL C – Prüfung der Emissionen aus der in Anhang III genannten Tätigkeit

Allgemeine Grundsätze

1. Die Emissionen aus einer in Anhang III genannten Tätigkeit werden geprüft.
2. Im Rahmen des Prüfungsverfahrens wird auf den Bericht gemäß Artikel 14 Absatz 3 und auf die Überwachung im Vorjahr eingegangen. Geprüft werden ferner die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit und Genauigkeit der Überwachungssysteme sowie die übermittelten Daten und Angaben zu den Emissionen, und insbesondere:
 - a) die gemeldeten in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffe und die entsprechenden Berechnungen;
 - b) Wahl und Anwendung der Emissionsfaktoren;
 - c) die Berechnungen zur Bestimmung der Gesamtemissionen.

3. Die Validierung der Angaben zu den Emissionen ist nur möglich, wenn zuverlässige und glaubwürdige Daten und Informationen eine Bestimmung der Emissionen mit einem hohen Zuverlässigkeitsgrad gestatten. Ein hoher Zuverlässigkeitsgrad verlangt von der regulierten Einrichtung den Nachweis, dass

- a) die übermittelten Daten schlüssig sind,
- b) die Erhebung der Daten in Einklang mit geltenden wissenschaftlichen Standards erfolgt ist und
- c) die einschlägigen Aufzeichnungen der regulierten Einrichtung vollständig und schlüssig sind.

4. Die Prüfstelle erhält Zugang zu allen Standorten und zu allen Informationen, die mit dem Gegenstand der Prüfung im Zusammenhang stehen.

5. Die Prüfstelle berücksichtigt, ob die regulierte Einrichtung im Rahmen des Unionssystems für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (EMAS) registriert ist.

Methodik

Strategische Analyse

6. Die Prüfung basiert auf einer strategischen Analyse aller Brennstoffmengen, die von der regulierten Einrichtung in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt wurden. Dazu benötigt die Prüfstelle einen Überblick über alle Tätigkeiten, über die die regulierte Einrichtung Brennstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, und ihre Relevanz für die Emissionen.

Prozessanalyse

7. Die Prüfung der übermittelten Informationen erfolgt bei Bedarf am Standort der regulierten Einrichtung. Die Prüfstelle führt Stichproben durch, um die Zuverlässigkeit der übermittelten Daten und Informationen zu ermitteln.

Risikoanalyse

8. Die Prüfstelle unterzieht alle Mittel, mit denen die regulierte Einrichtung Brennstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, einer Bewertung in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Daten über die Gesamtemissionen der regulierten Einrichtung.
9. Anhand dieser Analyse ermittelt die Prüfstelle ausdrücklich etwaige Elemente mit hohem Fehlerrisiko und andere Aspekte des Überwachungs- und Berichterstattungsverfahrens, die zu Fehlern bei der Bestimmung der Gesamtemissionen führen könnten. Hier sind insbesondere die Berechnungen zur Bestimmung der Emissionen einzelner Emissionsquellen zu nennen. Besondere Aufmerksamkeit ist Elementen mit einem hohen Fehlerrisiko und den genannten anderen Aspekten des Überwachungsverfahrens zu widmen.
10. Die Prüfstelle berücksichtigt etwaige effektive Verfahren zur Beherrschung der Risiken, die die regulierte Einrichtung anwendet, um Unsicherheiten so gering wie möglich zu halten.

Bericht

11. Die Prüfstelle erstellt einen Bericht über die Validierung, in dem angegeben wird, ob der Bericht gemäß Artikel 14 Absatz 3 zufriedenstellend ist. In diesem Bericht sind alle für die durchgeführten Arbeiten relevanten Aspekte aufzuführen. Die Erklärung, dass der Bericht gemäß Artikel 14 Absatz 3 zufriedenstellend ist, kann abgegeben werden, wenn die Prüfstelle zu der Ansicht gelangt, dass zu den Gesamtemissionen keine wesentlich falschen Angaben gemacht wurden.

Mindestanforderungen an die Kompetenz der Prüfstelle

12. Die Prüfstelle muss unabhängig von der regulierten Einrichtung sein, ihre Aufgabe professionell und objektiv ausführen und vertraut sein mit
 - a) den Bestimmungen dieser Richtlinie sowie den einschlägigen Normen und Leitlinien, die von der Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 1 verabschiedet werden,

- b) den Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die für die zu prüfenden Tätigkeiten von Belang sind, und
 - c) dem Zustandekommen aller Informationen über alle Mittel, mit denen die regulierte Einrichtung Brennstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, insbesondere im Hinblick auf Sammlung, Messung, Berechnung und Übermittlung von Daten.“
-