



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.7.2026 r.
COM(2026) 616 final

2026/0212 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE i decyzję (UE) 2015/1814 w odniesieniu do
zwiększania konkurencyjności i racjonalnej pod względem kosztów dekarbonizacji**

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) stanowi podstawę unijnej polityki klimatycznej – wspiera on dekarbonizację, konkurencyjność i odporność. Dyrektywa 2003/87/WE („dyrektywa EU ETS”) ustanawia zasady handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych w UE. Rezerwę stabilności rynkowej dla EU ETS ustanowiono decyzją (UE) 2015/1814 („decyzja w sprawie rezerwy stabilności rynkowej”)¹, aby zwiększyć odporność EU ETS na zakłócenia równowagi na rynku. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego² („rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim”) uzupełnia zestaw aktów ustawodawczych regulujących EU ETS.

W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 (Europejskie prawo o klimacie)³ ustanowiono prawnie wiążący cel, jakim jest osiągnięcie zerowych emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce do 2050 r. Dyrektywę EU ETS i decyzję w sprawie rezerwy stabilności rynkowej zmieniono w 2023 r. dyrektywami (UE) 2023/958 i (UE) 2023/959⁴ w ramach pakietu „Gotowi na 55”, którego celem było dostosowanie wszystkich sektorów gospodarki UE do osiągnięcia pośredniego celu na 2030 r., jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r.

Świat wygląda dziś inaczej niż kilka lat temu. Rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie i konflikt na Bliskim Wschodzie ponownie stawiają UE w obliczu rosnących cen energii, które szkodzą konkurencyjności europejskiego przemysłu. Jednocześnie nasila się zmiana klimatu, a ekstremalne zdarzenia pogodowe w Europie stają się coraz częstsze i dotkliwsze. Aby stawić czoła tym wyzwaniom, UE musi inwestować w rodzimą i czystą energię oraz kontynuować dekarbonizację, aby zmniejszać zależność i rozwijać konkurencyjność przemysłu, a przy tym propagować uczciwą i sprawiedliwą społecznie

¹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1814/oj>).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 („Europejskie prawo o klimacie”) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

transformację dla wszystkich. Wskazano to już w Kompasie konkurencyjności dla UE⁵ i Pakcie dla czystego przemysłu⁶, które przyjęto w 2025 r. Szybko zmieniający się kontekst geopolityczny sprawia, że kwestia ta zyskuje na istotności.

UE przyjęła prawnie wiążący cel klimatyczny, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych netto o 90 % do 2040 r.⁷ Cel klimatyczny na 2040 r. zapewnia niezbędną przewidywalność i stabilność inwestycji w przejście UE na czystą energię oraz w zwiększanie konkurencyjności przemysłu, z pełnym uwzględnieniem obecnej sytuacji gospodarczej i geopolitycznej oraz sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z Kompasem konkurencyjności dla UE⁸, Paktem dla czystego przemysłu⁹ i planem AccelerateEU¹⁰. Aby osiągnąć nowy cel klimatyczny na 2040 r. w całej gospodarce, w art. 4 ust. 4 Europejskiego prawa o klimacie wymaga się przeglądu i aktualizacji dorobku prawnego UE w dziedzinie klimatu i energii.

W swoich konkluzjach z dnia 19 marca 2026 r.¹¹ Rada zwróciła się do Komisji, aby najpóźniej do lipca 2026 r. przedstawiła przegląd EU ETS z myślą o ograniczeniu zmienności opłat emisyjnych i złagodzeniu jej wpływu na ceny energii elektrycznej, łącznie z powiązanymi kosztami łańcucha dostaw, oraz na przekierowywanie działalności, przy jednoczesnym utrzymaniu zasadniczej roli ETS w transformacji klimatycznej i energetycznej dzięki rynkowemu sygnałowi cenowemu dotyczącemu emisji dwutlenku węgla pobudzającemu inwestycje i innowacje. W kwietniu 2026 r. Rada, Parlament i Komisja Europejska podpisały plan działania „Jedna Europa, jeden rynek”, w którym wyznaczono I kwartał 2027 r. jako cel do uzgodnienia zmiany EU ETS¹².

Obecny przegląd EU ETS jest pierwszą częścią pakietu wniosków, których celem jest przyczynienie się do zwiększenia odporności gospodarczej i konkurencyjności Europy oraz osiągnięcie celu klimatycznego na 2040 r. w całej gospodarce. Celem niniejszego wniosku jest zatem zapewnienie, aby EU ETS nadal wspierał osiągnięcie neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla w całej gospodarce do 2050 r. w sposób rynkowy i oparty na zasadach, neutralny pod względem technologicznym i racjonalny pod względem kosztów, przy jednoczesnym wspieraniu uproszczenia, zwiększeniu jego roli w stymulowaniu innowacji i inwestycji na rzecz zwiększenia konkurencyjności, a także nagradzaniu pionierów i liderów gospodarczych oraz zapewnianiu większego wsparcia, aby pomóc przemysłowi w przeprowadzeniu transformacji.

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Kompas konkurencyjności dla UE, COM(2025) 30 final.

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Pakt dla czystego przemysłu: wspólny plan działania na rzecz konkurencyjności i dekarbonizacji, COM(2025) 85 final.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/667 z dnia 11 marca 2026 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1119 w odniesieniu do ustanowienia klimatycznego celu pośredniego Unii na 2040 r. (Dz.U. L, 2026/667, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/667/oj>).

⁸ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Kompas konkurencyjności dla UE, COM(2025) 30 final.

⁹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Pakt dla czystego przemysłu: wspólny plan działania na rzecz konkurencyjności i dekarbonizacji, COM(2025) 85 final.

¹⁰ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, AccelerateEU – unia energetyczna, COM(2026) 370 final.

¹¹ Konkluzje Rady Europejskiej z dnia 19 marca 2026 r., EUCO 1/26 CO EUR 1, CONCL 1.

¹² Plan działania „Jedna Europa, jeden rynek” Parlamentu Europejskiego, Rady Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej, 23 kwietnia 2026 r., 8473/26.

EU ETS dowiódł swojej skuteczności, ponieważ sektory objęte tym systemem zmniejszyły swoje emisje o ponad 50 % od 2005 r., w czasie, gdy gospodarka nadal się rozwijała. EU ETS jest istotnym czynnikiem sprzyjającym czystej elektryfikacji. Emisje z produkcji energii elektrycznej i ciepłej spadły o 58 %, podczas gdy od 1990 r. moce produkcyjne wzrosły o 24 %, co stanowiło zachętę do wdrażania rodzimych, czystych źródeł energii, takich jak odnawialne źródła energii, przynosząc korzyści ekologicznym producentom oraz zwiększając konkurencyjność i odporność przemysłu. Ponadto, wraz z mechanizmem dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM), ETS pomógł przekonać wiele innych państw do ustanowienia własnych systemów ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych. Bank Światowy szacuje, że obecnie około 30 % globalnych emisji jest objętych systemem ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych, a udział ten rośnie.

EU ETS powinien nadal stymulować modernizację gospodarczą i dekarbonizację. Jednocześnie transformacja w kierunku neutralności klimatycznej wymaga silnego wsparcia dla europejskich sektorów przemysłu i czystych technologii. W ramach przeglądu EU ETS w 2023 r. wprowadzono szereg klauzul przeglądowych, aby oceniać zasadność ewentualnych dostosowań systemu w odniesieniu do lotnictwa, transportu morskiego i instalacji stacjonarnych w 2026 r. na podstawie art. 3gg, 28b i 30 dyrektywy EU ETS. Ponadto art. 3 decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej nakłada prawny obowiązek dokonania przeglądu tej decyzji, przy czym kolejnego przeglądu oczekuje się w 2026 r. W niniejszym wniosku wprowadza się odpowiednie środki wynikające z oceny skutków, którą przeprowadzono w celu uwzględnienia tych klauzul przeglądowych. Zachowuje on podstawowe atuty rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla i jego sygnał cenowy jako siłę napędową inwestycji, a jednocześnie dostosowuje jego strukturę i wprowadza ukierunkowane uproszczenia, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne i zwiększyć skuteczność systemu.

Wiodącą rolę EU ETS w osiągnięciu modernizacji gospodarczej i dekarbonizacji podkreśla znaczenie umów w sprawie powiązania z bliskimi partnerami, takimi jak Szwajcaria, zgodnie z decyzją Rady (UE) 2018/219 z dnia 23 stycznia 2018 r., oraz Zjednoczone Królestwo, z którym negocjacje są w toku. Umowy te są kluczowymi instrumentami, które pozwalają uniknąć emisji dwutlenku węgla i zakłóceń konkurencji.

Zapewnienie przewidywalnego rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla dla sektorów objętych ETS

Przegląd powinien dostosować EU ETS do celów klimatycznych na lata 2040 i 2050, przewidując bardziej stopniową ścieżkę dekarbonizacji. Należy w nim również uwzględnić porozumienie osiągnięte w ramach zmiany Europejskiego prawa o klimacie, w tym w celu włączenia trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, z uwzględnieniem trudnych do zredukowania¹³ emisji resztkowych, zwłaszcza w sektorach energochłonnych, oraz wspierania wdrażania i dostępności tych technologii na wymaganą skalę, aby pobudzić rynek.

Europejskie prawo o klimacie przewiduje również możliwość wykorzystania ograniczonej liczby wysokiej jakości międzynarodowych jednostek emisji, aby wnieść odpowiedni wkład w osiągnięcie celu na 2040 r. w całej gospodarce, począwszy od 2036 r. Liczba ta może wynieść do 5 % emisji gazów cieplarnianych netto w UE z 1990 r., co odpowiada wewnętrznej redukcji emisji gazów cieplarnianych netto do 2040 r. o co najmniej 85 % w porównaniu z 1990 r. W latach 2031–2035 można rozważyć okres pilotażowy. Międzynarodowe jednostki emisji należy włączyć do przyszłego prawodawstwa w dziedzinie klimatu w sposób, który pozwoli osiągnąć wysoki poziom ambicji i będzie racjonalny pod względem kosztów. Wykorzystanie jednostek emisji powinno wspierać zarówno UE, jak

¹³ Zob. raport Draghiego, część B, sekcja „The root cause of the EU’s competitiveness gap” [Podstawowa przyczyna luki w konkurencyjności UE].

i państwa spoza UE w osiągnięciu redukcji emisji gazów cieplarnianych zgodnie z porozumieniem paryskim. Konkretnie zastosowanie międzynarodowych jednostek emisji będzie opierać się na dogłębnej ocenie skutków i będzie uzależnione od opracowania prawa Unii ustanawiającego solidne kryteria o wysokim poziomie integralności i inne zabezpieczenia. Niniejszy wniosek uwzględnia zakup tych międzynarodowych jednostek emisji, aby uzupełnić działania wewnętrzne, co przełoży się na dodatkową wewnętrzną przestrzeń emisyjną dla sektorów objętych ETS.

Przepisy dotyczące rezerwy stabilności rynkowej w ramach EU ETS mają doprowadzić do wyeliminowania strukturalnych zakłóceń równowagi na rynku między dostępnymi uprawnieniami do emisji CO₂ a emisjami przedsiębiorstw objętych EU ETS. Zgodnie z zasadą leżącą u podstaw struktury systemu rynek będzie się stopniowo zmniejszać. W rezultacie zwiększona nieefektywność rynku może ograniczać wkład EU ETS w racjonalne pod względem kosztów redukcje emisji. W związku z tym w niniejszym wniosku dokonano również bardziej kompleksowego przeglądu rezerwy stabilności rynkowej, uzupełniając wniosek Komisji z dnia 1 kwietnia 2026 r.¹⁴, aby nadal zapewniać stabilność rynku, przewidywalność i płynne kształtowanie się opłat emisyjnych.

Wzmocnienie roli EU ETS w stymulowaniu innowacji i inwestycji na rzecz zwiększenia konkurencyjności

Kluczowym celem wniosku jest znaczne zwiększenie inwestycji w nasz system energetyczny i przemysł. Należy zwiększyć zdolność Europy do wytwarzania czystej, rodzimej i przystępnej cenowo energii, w szczególności energii elektrycznej, dzięki zastąpieniu obecnych wydatków na przywożone paliwa kopalne inwestycjami kapitałowymi w modernizację gospodarczą. W nadchodzącym dziesięcioleciu, aby osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r., przemysł należy poddać znaczącej transformacji z myślą o modernizacji, dekarbonizacji i przejściu na czystsze i bardziej energooszczędne technologie, na przykład w drodze elektryfikacji, wykorzystania wodoru ze źródeł odnawialnych, wdrożenia wychwytywania, składowania i utylizacji dwutlenku węgla (CCUS) oraz generowania możliwości pochłaniania dwutlenku węgla. Jednocześnie przemysł UE musi pozostać konkurencyjny na rynku światowym i musi generować wysokiej jakości miejsca pracy zgodnie z celami Paktu dla czystego przemysłu. Taka transformacja wymaga znacznego zwiększenia inwestycji. Obejmuje to wykwalifikowaną siłę roboczą zdolną do wdrażania technologii, jakie są potrzebne w odpowiednich sektorach objętych ETS.

W tym celu niezbędny jest przewidywalny sygnał cenowy ETS i ukierunkowane wykorzystanie jego dochodów. EU ETS jest kluczowym mechanizmem finansowania transformacji ekologicznej. Od 2013 r. zebrał on ponad 270 mld EUR, z czego około 75 % przydzielono państwom członkowskim, i dokonał przydziału bezpłatnych uprawnień o wartości 255 mld EUR. Aby zmaksymalizować skutki klimatyczne systemu, dochody należy wydawać strategicznie na środki, które przyspieszają dekarbonizację i zwiększają konkurencyjność przemysłu. Od czerwca 2023 r. od państw członkowskich wymaga się wydatkowania 100 % dochodów z ETS na cele klimatyczne i energetyczne oraz zapewnienia widoczności tych wydatków. Przejrzystość i skuteczność pozostają jednak niewystarczające. Obecne wzorce wydatkowania ukazują krytyczne luki: jedynie niewielki ułamek dochodów wynoszący około 5 % bezpośrednio wspiera dekarbonizację przemysłu w sektorach takich jak stal, chemikalia i nawozy. Sektory przemysłu odpowiadają łącznie za około 47 % emisji objętych EU ETS. Ponadto niektóre inwestycje mogą podważać neutralność klimatyczną,

¹⁴ Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej decyzję (UE) 2015/1814 w odniesieniu do zaprzestania unieważniania uprawnień znajdujących się w rezerwie stabilności rynkowej, COM(2026) 153 final.

gdyż utrwalają zależność od technologii wysokoemisyjnych, takich jak infrastruktura paliw kopalnych, co może prowadzić do długotrwałego uzależnienia od tych technologii. Dochody z ETS należy reinwestować w innowacje, czyste technologie i dekarbonizację przemysłu w sektorach objętych ETS na znacznie większą skalę, zarówno na szczeblu unijnym, jak i krajowym, aby nagradzać liderów transformacji i zapewniać zachęty dla przemysłowej podstawy Europy. Lepszemu wydatkowaniu powinna towarzyszyć większa widoczność wykorzystania dochodów, która obecnie jest ograniczona.

Sygnal cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla stanowi zachętę do dekarbonizacji przemysłu, a wraz z systemem przydziału bezpłatnych uprawnień i CBAM zapewnia ochronę przed ucieczką emisji. Ponadto ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych idzie w parze ze środkami regulacyjnymi, takimi jak cele i wymogi związane z efektywnością energetyczną, rodzimymi czystymi źródłami energii, takimi jak energia ze źródeł odnawialnych, lub zdekarbonizowanym transportem i przemysłem. W wielu sektorach (np. stali, cementu lub chemikaliów) przydział bezpłatnych uprawnień (wraz z ramami regulacyjnymi) nie sprzyjał jednak zmianom transformacyjnym i powinien być wyraźniej powiązany z bardzo potrzebnymi inwestycjami w Europie, podczas gdy w najbliższej przyszłości inwestycje nadal nie będą miały uzasadnienia biznesowego akceptowanego przez banki. Dlatego też w Pakcie dla czystego przemysłu ogłoszono utworzenie Banku Dekarbonizacji Przemysłu (IDB), dysponującego finansowaniem w wysokości 100 mld EUR, który będzie objęty systemem zarządzania przyszłego Funduszu Konkurencyjności. Celem IDB jest propagowanie zwiększania skali i wdrażania bardziej dojrzałych projektów dekarbonizacji przemysłu, zwłaszcza w sektorach energochłonnych we wszystkich państwach członkowskich, przy czym projekty te mają być finansowane głównie w drodze rezerwacji pewnej części uprawnień w ramach ETS¹⁵. Aby zainicjować takie inwestycje i pobudzić długoterminową konkurencyjność, już przed 2030 r. dostępny będzie mechanizm stymulowania inwestycji w ramach ETS, który zapewni wsparcie w odpowiednim czasie i zostanie zaprojektowany tak, aby propagować solidarność. Ponieważ IDB koncentruje się na zwiększaniu skali i wdrażaniu, uwzględniając ryzyko handlowe, na jakie narażone są projekty dekarbonizacji przemysłu, konieczne jest również dalsze wspieranie komercjalizacji innowacyjnych i pierwszych w swoim rodzaju technologii przez Fundusz Innowacyjny. EU ETS wspiera zatem cele Paktu dla czystego przemysłu, gdyż zapewnia jasną i przewidywalną opłatę emisyjną, zachęca do inwestycji w rozwiązania w zakresie dekarbonizacji, a jednocześnie nadal zapewnia ochronę przed ucieczką emisji i reinwestuje dochody generowane przez system.

Specjalne mechanizmy zapewniają stałą solidarność z państwami członkowskimi o niższych dochodach, w tym redystrybucję 10 % dochodów z aukcji, fundusz modernizacyjny i gwarantowany dostęp do mechanizmu stymulowania inwestycji w ramach ETS. Powinny one również nadal wspierać państwa członkowskie o niższych dochodach w modernizacji ich systemu energetycznego i przyspieszeniu transformacji przemysłowej.

Przeprowadzenie transformacji całej gospodarki

Aby umożliwić transformację całej gospodarki, wszystkie sektory muszą wnieść sprawiedliwy wkład w osiągnięcie celów klimatycznych UE. Obejmuje to stosowanie skutecznego sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla w odniesieniu do

¹⁵ IDB zostanie objęty systemem zarządzania przyszłego Europejskiego Funduszu Konkurencyjności, aby zapewnić komplementarność obu instrumentów finansowania. Europejski Fundusz Konkurencyjności będzie również wspierał dekarbonizację sektorów energochłonnych. Biorąc pod uwagę duże potrzeby inwestycyjne tych sektorów, potrzebne są oba instrumenty, które należy jednak zaprojektować jako uzupełniające się pod względem wsparcia rozwoju technologicznego, rodzajów oferowanych instrumentów i roli na ścieżce inwestycyjnej projektu. Ułatwią to również wspólne ramy zarządzania.

sprawiedliwego udziału UE w emisjach lotniczych. Lotnictwo odpowiada za 2–3 % światowych emisji CO₂¹⁶ i jest źródłem skutków klimatycznych emisji innych niż CO₂ co najmniej tak istotnych jak skutki CO₂. Udział lotnictwa w emisjach z transportu w UE wynosi obecnie 14 %, czyli około 4 % całkowitych emisji CO₂ w UE. Należy się spodziewać, że do 2050 r. udział lotnictwa w emisjach z transportu w UE wzrośnie do około 90 %¹⁷. Jednym z powodów tego wzrostu są loty długodystansowe, które należy objąć znaczącą opłatą emisyjną. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przewiduje, że globalnie emisje związane z lotnictwem międzynarodowym będą nadal rosły¹⁸. Mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) ma na celu zrekomensowanie większej części tego wzrostu¹⁹. Lotnictwo, podobnie jak żegluga, stoi przed poważnymi wyzwaniami związanymi z dekarbonizacją jako sektor, z którego emisje trudno zredukować, charakteryzujący się długim cyklem życia aktywów, znaczną kapitałochłonnością i obecnym niedoborem bezpośrednich alternatyw dla paliw kopalnych.

Transport morski odpowiada za około 14 % całkowitych emisji z transportu w UE, tj. około 4 % całkowitych emisji CO₂ w UE. Transformacja ekologiczna będzie wymagała mobilizacji całego morskiego łańcucha wartości UE, a także znacznych inwestycji w zwiększenie efektywności statków, rozwój nowych zrównoważonych technologii napędu oraz zwiększenie skali produkcji i dystrybucji zrównoważonych paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, w tym w drodze modernizacji infrastruktury portowej i energetycznej. Ponadto Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowuje globalny środek mający na celu wdrożenie strategii IMO z 2023 r. w zakresie emisji gazów cieplarnianych, której celem jest między innymi osiągnięcie zerowych emisji netto z żeglugi międzynarodowej do 2050 r. lub blisko tego roku. W ramach EU ETS może zaistnieć zapotrzebowanie na mechanizm, który umożliwia wspieranie nowego globalnego środka po jego przyjęciu, zapobiegający w szczególności podwójnym płatnościom, ale zachowujący sygnał cenowy i zachęty dla statków zawijających do portów UE.

W przypadku lotnictwa i transportu morskiego polityki uzupełniające, takie jak RefuelEU Aviation i FuelEU Maritime, działają w synergii z licznymi zachętami w ramach EU ETS, które wspierają upowszechnianie bardziej zrównoważonych paliw²⁰. W Kompasie konkurencyjności dla UE, Pakcie dla czystego przemysłu i strategii UE na rzecz

¹⁶ EASA, Sprawozdanie środowiskowe w dziedzinie lotnictwa europejskiego 2025, <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer/downloads#download-2025>.

¹⁷ Źródło: rys. 76, Bezpośrednie emisje CO₂ z unijnego sektora transportu w podziale na rodzaje transportu, załącznik 8, Ocena skutków celu klimatycznego oraz sekcja 1.5.5, s. 97. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:6c154426-c5a6-11ee-95d9-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_3&format=PDF.

¹⁸ „Do 2050 r. globalne lotnictwo będzie musiało obsłużyć 12,4 mld pasażerów rocznie – prawie trzykrotnie więcej niż obecnie”, <https://www.icao.int/sites/default/files/publications/Aviation%20Budget%20Brochure/ICAO-Budget-Brochure-eVersion-27Mar25.pdf>.

¹⁹ ICAO zauważa, że ze względu na częściowe uczestnictwo w CORSIA emisje związane z lotnictwem międzynarodowym będą nadal rosły powyżej poziomu bazowego CORSIA (~500 Mt CO₂ rocznie). Źródło: ICAO A42-WP/28 „Report – Technical Assessments in Support of the 2025 CORSIA Periodic Review” [Sprawozdanie – Oceny techniczne wspierające przegląd okresowy CORSIA w 2025 r.], https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_028_en.pdf.

²⁰ W przypadku lotnictwa inicjatywa ReFuelEU Aviation określa cele dla producentów paliw w zakresie dostarczania coraz większego udziału zrównoważonych paliw lotniczych, począwszy od 2 % niektórych biopaliw w 2025 r. i 6 % w 2030 r. (z czego 0,7 % stanowią paliwa syntetyczne), a dla linii lotniczych w zakresie uzupełniania paliwa. W przypadku sektora morskiego inicjatywa FuelEU Maritime określa maksymalne limity średniej rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii przez statki o pojemności brutto przekraczającej 5 000 GT, zawijające do portów europejskich, niezależnie od bandery.

przemysłowego zarządzania emisjami dwutlenku węgla²¹ wyznaczono również cel dekarbonizacji gospodarki, który można osiągnąć dzięki przyspieszeniu przejścia na bardziej zamknięty obieg materiałów i węgla, ze wsparciem bezpieczeństwa gospodarczego, odporności i konkurencyjności UE. Przegląd EU ETS stanowi okazję do stworzenia zachęt i zwiększenia skali obiegu zamkniętego węgla jako kluczowej ścieżki dekarbonizacji dla sektorów, z których emisje trudno zredukować, takich jak sektor cementu, stali i chemikaliów, oraz do zapewnienia dostępności alternatywnych surowców węglowych. Stopniowe włączanie spalania odpadów wspiera ten cel, zamykając obieg, a jednocześnie wspiera uzasadnienie biznesowe dla bardziej zamkniętego obiegu materiałów, zmniejszając emisje gazów cieplarnianych z unieszkodliwiania odpadów i generując materiały pochodzące z recyklingu, które wypierają bardziej emisyjne surowce pierwotne. Odpady wiążą się nie tylko z utratą cennych zasobów, ale mogą również mieć znaczący negatywny wpływ na zdrowie ludzi i środowisko. Na przykład spalanie odpadów może przyczyniać się do zanieczyszczenia powietrza, a składowiska odpadów mogą zanieczyszczać wodę i glebę. Emisje gazów cieplarnianych ze spalania odpadów komunalnych są znaczne – emisje CO₂ pochodzenia kopalnego wynoszą około 40 Mt ekwiwalentu CO₂ rocznie – ale obecnie w większości państw członkowskich nie są objęte specjalnymi politykami dekarbonizacji. Aby wspierać obieg zamknięty w całej gospodarce i przyczynić się do dekarbonizacji sektora, potrzebne są kompleksowe ramy, w tym włączenie sektora do EU ETS i wzmocnione polityki dotyczące gospodarki o obiegu zamkniętym w ramach przyszłego aktu w sprawie gospodarki o obiegu zamkniętym²².

W związku z tym przegląd ma na celu: (i) dopilnowanie, by rynek pozostał wydajny i stwarzał zachęty do inwestowania w dekarbonizację w kontekście globalnym; oraz (ii) sprostanie szczególnym wyzwaniom stojącym przed sektorami objętymi systemem, aby ułatwić im wdrażanie dostępnych rozwiązań w zakresie dekarbonizacji, przy jednoczesnym uwzględnieniu innych aktów ustawodawczych, które ułatwiają czystą transformację i konkurencyjność przemysłu UE.

W związku z tym niniejszy wniosek obejmuje poniższe środki.

- i. Dostosowuje system do unijnego celu redukcji emisji o 90 % do 2040 r., dostosowując ścieżkę redukcji w ramach EU ETS od 2031 r. Zmiana ta umożliwia dalsze wydawanie uprawnień w latach 40. XXI wieku.
- ii. Uwzględnia możliwość zakupu 260 mln międzynarodowych jednostek emisji w celu uzupełnienia działań wewnętrznych i zmniejszenia ich do -85 % w porównaniu z 1990 r., co przełoży się na dodatkową wewnętrzną przestrzeń emisyjną w ETS. Cel ten osiąga się przez ustanowienie współczynnika liniowego redukcji dostosowanego do wewnętrznego poziomu ambicji, który wynika z zakupu międzynarodowych jednostek emisji na rzecz sektorów objętych ETS, oraz rezerwowanie uprawnień na zakup tych międzynarodowych jednostek emisji. W przypadku gdy nie jest dostępna wystarczająca liczba racjonalnych pod względem kosztów międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności, współczynnik liniowy redukcji dostosowuje się do poziomu ambicji UE zakładającego wewnętrzną redukcję emisji o 90 % do 2040 r.
- iii. Włącza trwałe pochłanianie dwutlenku węgla w Unii do EU ETS przez zwiększenie pułapu o liczbę uprawnień odpowiadającą ilości pochłaniania, która zostanie zakupiona przez

²¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, W kierunku ambitnego przemysłowego zarządzania emisjami dwutlenku węgla w UE, COM(2024) 62 final.

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [..../..] [akt w sprawie gospodarki o obiegu zamkniętym] [odniesienie do Dz.U. zostanie dodane po przyjęciu].

Komisję, tworząc w ten sposób gwarantowaną dodatkową przestrzeń emisyjną dla sektorów, z których emisje najtrudniej zredukować, oraz wspierając zwiększenie skali przemysłu pochłaniania dwutlenku węgla, z jednoczesnym zapewnieniem kontroli jakości i ilości pochłaniania.

iv. Reformuje rezerwę stabilności rynkowej w celu zapewnienia stabilnego i płynnego rynku oraz płynnego kształtowania się opłat w kontekście kurczącego się rynku.

v. Przedłuża przydział bezpłatnych uprawnień i rekompensatę pośrednich kosztów emisji poza obecny okres, jednocześnie uzależniając przydział bezpłatnych uprawnień od przedłożenia planów inwestycji w dekarbonizację w UE, a także od realizacji takich inwestycji w dekarbonizację w UE.

vi. Zwiększa wsparcie finansowe na innowacje i inwestycje w dekarbonizację, w szczególności w dekarbonizację przemysłu, tak aby większa część dochodów z EU ETS była zwracana do sektorów objętych EU ETS. Ustanawia IDB, aby zapewnić 100 mld EUR na finansowanie projektów dekarbonizacji przemysłu.

vii. Rozszerza Fundusz Innowacyjny, aby wspierać wprowadzanie na rynek innowacji niskoemisyjnych i zwiększać konkurencyjność przemysłu czystych technologii.

viii. Zaostrza wymogi dotyczące wydatków państw członkowskich z dochodów z aukcji, w tym przez wprowadzenie minimalnych wydatków na sektory priorytetowe i wprowadzenie obowiązkowej widoczności.

ix. Nadal zapewnia solidarność za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego jako środka wspierającego modernizację systemów energetycznych i dekarbonizację przemysłu w państwach członkowskich o niższych dochodach, a jednocześnie aktualizuje kryteria kwalifikowalności i klucz podziału.

x. Kontynuuje redystrybucję 10 % wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji do państw członkowskich o niższych dochodach, ze względu na solidarność i ukierunkowanie tych zasobów na cele klimatyczne.

xi. Dąży do osiągnięcia skutecznego ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w odniesieniu do sprawiedliwego udziału UE w emisjach z transportu międzynarodowego dzięki odpowiedniemu stosowaniu EU ETS do rozpoczynających się lotów do miejsc w bezpośrednim sąsiedztwie Unii. Obejmuje to wsparcie multilateralizmu za pośrednictwem mechanizmu odliczeniowego kosztów kompensacji w ramach CORSIA, co pozwala uniknąć podwójnego ustalania cen. W przypadku Islandii, jeżeli chodzi o zakres ETS obowiązujący od 2023 r., Komisja przychylnie odniosłaby się do przedłużenia o trzy lata okresu obowiązywania istniejącego mechanizmu przewidzianego w decyzji Wspólnego Komitetu.

xii. Ustanawia specjalne bezpośrednie wsparcie dla transportu morskiego i lotnictwa, które propaguje w szczególności wykorzystanie produkowanych w UE zrównoważonych paliw lotniczych i żeglugowych, czystych technologii i wodoru.

xiii. Przewiduje przegląd EU ETS w przypadku przyjęcia globalnego środka IMO w celu uniknięcia ryzyka podwójnych płatności, z jednoczesnym zachowaniem integralności środowiskowej EU ETS.

xiv. Ponadto za pomocą nowych środków przeciwdziała ryzyku uchylania się od przepisów w sektorze morskim i wspiera równe warunki działania dzięki ukierunkowanemu rozszerzeniu zakresu ETS na określone kategorie małych statków (o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400).

xv. Wprowadza ukierunkowane środki na rzecz uproszczenia, które przynoszą korzyści przemysłowi i organom publicznym dzięki zmniejszeniu administracyjnych kosztów przestrzegania przepisów i zwiększeniu skuteczności wdrażania systemu.

xvi. Włącza do EU ETS spalanie odpadów komunalnych. Punktem rozliczeniowym wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla (CCU) w przypadku produktów jest moment emisji, a w przypadku e-paliw – poziom dystrybutora paliwa. Stwarza to możliwość dekarbonizacji sektorów, w których emisje są trudne do zredukowania.

W ramach przeglądu dyrektywy EU ETS w 2023 r. ustanowiono nowy system handlu uprawnieniami do emisji, obejmujący emisje CO₂ ze spalania paliw w budynkach, transporcie drogowym i przemyśle drobnym (system ETS2). ETS2 jest wyłączony z zakresu niniejszego wniosku, ponieważ zacznie w pełni funkcjonować w 2028 r., jego stosowanie należy poddać przeglądowi do 2029 r., a wszelką ocenę wykonalności włączenia sektorów objętych ETS2 do EU ETS należy przeprowadzić do 2031 r.

• **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Wszystkie sektory gospodarki powinny przyczyniać się do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Obecny przegląd EU ETS jest pierwszą częścią szerokiego pakietu środków, które mają na celu zapewnienie gotowości UE do realizacji ambicji klimatycznych na 2040 r. dzięki zmienionym ramom klimatyczno-energetycznym, przy jednoczesnym czerpaniu wszystkich korzyści z transformacji ekologicznej i zwiększeniu konkurencyjności UE.

Wszystkie inicjatywy wchodzące w skład pakietu są ze sobą ściśle powiązane i wykorzystują wspólne modelowanie i założenia, a każda z nich zależy od projektu pozostałych. Emisje są rozdzielane między różne instrumenty polityki z uwzględnieniem racjonalności pod względem kosztów, wykonalności technologicznej i specyfiki państw członkowskich, w tym ich wyboru rodzimych czystych źródeł energii. Oceny skutków leżące u podstaw przeglądu EU ETS i przyszłych wniosków uwzględniają analizę międzysektorową, wkład ekspertów i zainteresowanych stron oraz skutki ostatnich wydarzeń geopolitycznych. Odzwierciedlają one również cele i środki, jakie określono w krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu (KPEiK) państw członkowskich.

Z analizy wynika, że osiągnięcie wymaganych redukcji emisji i pochłaniania dwutlenku węgla będzie wymagało wyważonego zestawu polityk, w tym ukierunkowanych środków wsparcia, stabilnego ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych, jasnych celów z odpowiednią elastycznością oraz usprawnionych, ale skutecznych regulacji. Zasady te stanowią podstawę kształtowania polityki, wspierając inwestycje, innowacje i konkurencyjność. Ramy te dodatkowo wspiera solidna struktura zarządzania, która obejmuje planowanie, finansowanie, współpracę i monitorowanie postępów, przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na rosnące skutki zmiany klimatu.

Biorąc pod uwagę ambicje UE w zakresie rozszerzenia, przy opracowywaniu i wdrażaniu ram należy również uwzględnić integrację krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących. W procesie akcesyjnym należy rozważyć, w jaki sposób mechanizmy i fundusze solidarnościowe EU ETS powinny obejmować kraje objęte procesem rozszerzenia. Ogólnie rzecz biorąc, ramy są dostosowane do celów na 2040 r., obejmują wszystkie sektory społeczeństwa oraz utrzymują odpowiednią równowagę między przepisami na szczeblu krajowym i unijnym.

Wniosek dotyczący zmiany EU ETS jest kluczowym elementem tych ram w oparciu o wniosek dotyczący norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych przyjęty w grudniu 2025 r. oraz wniosek dotyczący zmiany rezerwy stabilności rynkowej przyjęty w kwietniu 2026 r. EU ETS będzie nadal wspierał redukcję emisji i transformację

gospodarczą w latach 30. XXI wieku. Celem przeglądu jest zachowanie skuteczności rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, a także udoskonalenie jego struktury, aby lepiej wspierać konkurencyjność przemysłu, dekarbonizację, innowacje, inwestycje i strategiczną odporność Europy. W szerszych ramach polityki klimatyczno-energetycznej silna i przewidywalna opłata emisyjna ma nadal zasadnicze znaczenie dla zachęcania do inwestycji w rodzimą energię niskoemisyjną, elektryfikację i czyste technologie, przy jednoczesnym zapewnieniu inwestorom długoterminowej pewności.

Dodatkowych wniosków ustawodawczych dotyczących celów krajowych oraz wykorzystania międzynarodowych jednostek emisji oczekuje się w późniejszym terminie w 2026 r.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Pakt dla czystego przemysłu łączy działania w dziedzinie klimatu i konkurencyjność w ramach jednej nadrzędnej strategii na rzecz wzrostu. Stanowi on zobowiązanie do jednoczesnego przyspieszenia dekarbonizacji, reindustrializacji i innowacji, a także zwiększania odporności Europy. Ma on zaoferować przemysłowi europejskiemu silniejsze uzasadnienie biznesowe dla dużych inwestycji neutralnych dla klimatu w sektorach energochłonnych i w dziedzinie czystych technologii. Przegląd EU ETS odgrywa zasadniczą rolę w osiągnięciu tych celów, a zatem jest zgodny z szerszym zestawem polityk unijnych, które stanowią część Paktu dla czystego przemysłu.

Aby osiągnąć cele klimatyczne UE na 2040 r. i wdrożyć powiązane polityki, w nadchodzących dziesięcioleciach konieczne będą stałe inwestycje w modernizację systemu energetycznego. Oprócz inicjatyw takich jak Pakt dla czystego przemysłu, Akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu²³, strategia na rzecz inwestycji w czystą energię²⁴, pakiet dotyczący europejskich sieci energetycznych²⁵ oraz akt w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie²⁶, ramy na 2040 r. mają na celu zapewnienie przewidywalności wymaganej do przyspieszenia poprawy efektywności energetycznej i elektryfikacji oraz zwiększenia inwestycji w czyste technologie w sektorach budynków, transportu i przemysłu oraz w sieciach energetycznych. Dekarbonizacja przemysłu będzie również zależeć od wychwytywania dwutlenku węgla, wodoru i innych innowacyjnych technologii, przy czym wiodącą rolę odegrają tu inwestycje prywatne.

EU ETS przyczynia się do osiągnięcia tych celów. Po pierwsze, ma on na celu stworzenie sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla, który nagradzałby inwestycje niskoemisyjne. W ramach ETS ustala się opłatę za emisję CO₂. Wraz ze wzrostem kosztów emisji dwutlenku węgla inwestycje w elektryfikację i procesy produkcji neutralne dla klimatu stają się bardziej atrakcyjne ekonomicznie niż tradycyjne źródła energii oparte na paliwach kopalnych i wysokoemisyjne metody produkcji.

²³ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy środków na rzecz przyspieszenia rozwoju zdolności przemysłowych i dekarbonizacji w sektorach strategicznych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 i (UE) 2024/3110, COM(2026) 100 final.

²⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Strategia na rzecz inwestycji w czystą energię, COM(2026) 116 final.

²⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Pakiet dotyczący europejskich sieci energetycznych, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1735 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram środków na rzecz wzmocnienia europejskiego ekosystemu produkcji technologii neutralnych emisyjnie i zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1724 (Dz.U. L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj>).

Po drugie, ma on na celu generowanie dochodów, które finansują dekarbonizację. Akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu, przedstawiony w marcu 2026 r., zapewni jasne ramy stymulowania inwestycji i innowacji w sektorach, w których Europa może utrzymać lub zbudować pozycję światowego lidera. Wsparcie publiczne będzie miało zasadnicze znaczenie dla uruchomienia w tym celu finansowania prywatnego. Reinwestowanie unijnych i krajowych dochodów z ETS w transformację przemysłową, jak przewidziano w niniejszym wniosku, jest spójne z tymi celami. W szczególności niniejszy wniosek zwiększa finansowanie na rzecz dekarbonizacji przemysłu i zrównoważonych paliw, co pomaga przyspieszyć elektryfikację, propagować czyste technologie, wzmacniać bazę przemysłową Europy i tworzyć wysokiej jakości miejsca pracy.

W oparciu o zalecenia zawarte w raporcie Draghiego Komisja proponuje mechanizm stymulowania inwestycji w ramach ETS jako wczesny etap działalności IDB, który zapowiedziano w ramach Paktu dla czystego przemysłu. Po uruchomieniu mechanizmu stymulowania inwestycji w ramach ETS, po zakończeniu procesu legislacyjnego, będzie on wspierać inwestycje niskoemisyjne w sektorach energochłonnych z wykorzystaniem z góry określonej premii węglowej. Od 2031 r. na drugim etapie działalności IDB wykorzystywane będą konkurencyjne narzędzia, takie jak kontrakty różnicowe, w ramach szerszego celu zakładającego uruchomienie 100 mld EUR na dekarbonizację przemysłu.

Niniejszy wniosek rozszerza również zakres Funduszu Innowacyjnego i funduszu modernizacyjnego. Fundusz Innowacyjny, dysponujący 200 mln uprawnień, będzie wspierał innowacyjne technologie przemysłowe dla przemysłu i produkcji czystych technologii. W ramach funduszu modernizacyjnego dochody ze sprzedaży na aukcji 2,5 % pułapu określonego w art. 9 zostaną przekierowane do państw członkowskich o niższych dochodach w celu modernizacji infrastruktury energetycznej, rozbudowy odnawialnych źródeł energii, wzmocnienia sieci, poprawy efektywności energetycznej oraz wspierania technologii, takich jak wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla (CCS).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Art. 191, 192 i 193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej upoważniają UE do działania na rzecz zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska; ochrony zdrowia ludzkiego; oraz promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska. Podstawę prawną niniejszej inicjatywy stanowi art. 192 ust. 1, ponieważ inicjatywę tę podejmuje się w celu przeciwdziałania zmianie klimatu i realizacji pozostałych celów środowiskowych określonych w art. 191. ETS funkcjonuje w oparciu o tę podstawę prawną od 2003 r. Na tej podstawie prawnej Parlament Europejski i Rada przyjęły wszystkie zmiany do dyrektywy EU ETS.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zmiana klimatu stanowi problem o wymiarze transgranicznym, a działania na poziomie zarówno międzynarodowym, jak i unijnym mogą skutecznie uzupełniać i wzmacniać działania podejmowane na poziomie regionalnym, krajowym i lokalnym. Dostosowanie ETS do celu na 2040 r. w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE będzie miało wpływ na wiele sektorów w całej gospodarce UE. Skoordynowane działania na szczeblu unijnym są zatem nieodzowne i dają większe szanse na to, że doprowadzą do niezbędnej transformacji, ponieważ silnie sprzyjają zmianom racjonalnym pod względem kosztów i pozytywnej konwergencji społeczno-gospodarczej. Ponadto wiele aspektów polityki

ocenianych w ramach niniejszej inicjatywy ma istotny wymiar związany z jednolitym rynkiem, w szczególności warianty związane z ochroną przed ucieczką emisji oraz mechanizmami finansowania rozwiązań niskoemisyjnych. Działania UE mogą również inspirować i propagować rozwój innych środków rynkowych.

Jako rynek uprawnień do emisji dwutlenku węgla EU ETS sprawia, że redukcje emisji są w pierwszej kolejności dokonywane tam, gdzie można je osiągnąć w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, co dzięki skali systemu zwiększa jego efektywność. Wdrożenie podobnego środka na poziomie krajowym spowodowałoby powstanie mniejszych, rozdrobnionych rynków uprawnień do emisji dwutlenku węgla, co wiązałoby się z ryzykiem zakłócenia konkurencji i prawdopodobnie prowadziłoby do wyższych łącznych kosztów redukcji emisji. Ta sama zasada obowiązuje w przypadku rozszerzenia systemu ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych na nowe sektory.

- **Proporcjonalność**

Z analizy oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi wynika, że wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Wynika to z faktu, że nie wykracza on poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu redukcji emisji gazów cieplarnianych UE do 2040 r. w sposób racjonalny pod względem kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego funkcjonowania jednolitego rynku i konkurencyjności sektorów objętych ETS.

Parlament Europejski i Rada zatwierdziły ogólną wewnętrzną redukcję emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2040 r. o 90 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., z możliwością wykorzystania ograniczonej liczby wysokiej jakości międzynarodowych jednostek emisji, aby wnieść „odpowiedni wkład” w osiągnięcie celu klimatycznego na 2040 r., począwszy od 2036 r. Aby osiągnąć ten cel, niniejszy wniosek dotyczy znacznej części tych emisji gazów cieplarnianych i zmienia dyrektywę EU ETS.

- **Wybór instrumentu**

Cele niniejszego wniosku można najlepiej osiągnąć za pomocą dyrektywy. Jest to najważniejszy instrument prawny do wprowadzania zmian w istniejącej dyrektywie EU ETS.

Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek osiągnięcia celów i włączenia środków do ich krajowych systemów prawa materialnego i procesowego. Jest to podejście, które daje państwom członkowskim większą swobodę w zakresie wdrażania środka UE niż rozporządzenie, ponieważ pozostawia im wybór najodpowiedniejszych sposobów wdrażania środków przewidzianych w dyrektywie. Dzięki temu państwa członkowskie mogą zapewnić zgodność zmienionych przepisów z istniejącym prawem materialnym i procesowym wdrażającym EU ETS, w szczególności z przepisami regulującymi wydawanie zezwoleń dla instalacji oraz środki egzekucyjne i sankcje.

Dyrektywa jest również odpowiednim instrumentem do zmiany decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej, ponieważ przegląd tego instrumentu prawnego jest ściśle związany z wpływem proponowanych dostosowań EU ETS na stabilność rynku.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W ocenie dyrektywy EU ETS i decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej (zob. załącznik 15 do oceny skutków) stwierdzono, że EU ETS jest w dużym stopniu dostosowany do szerszej polityki klimatycznej UE, przy czym sektory objęte EU ETS w większym stopniu przyczyniają się do osiągnięcia unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych

do 2030 r., ponieważ jest to bardziej *efektywne* ekonomicznie dla tych sektorów niż dla sektorów nieobjętych EU ETS. Istniały przesłanki wskazujące, że EU ETS *skutecznie* przyczynia się do obserwowanej w UE ogólnej tendencji spadku emisji.

W okresie objętym oceną całkowite emisje z instalacji stacjonarnych znacznie spadły, co wykazuje zgodność z trajektorią wymaganą do osiągnięcia określonego w przeglądzie dyrektywy EU ETS z 2018 r. celu redukcji emisji do 2030 r. o 43 % w porównaniu z poziomami z 2005 r., a nawet przekracza tę trajektorię. Wzmocniony sygnał cenowy dotyczący emisji CO₂ w ramach etapu IV (2021–2030) prawdopodobnie zachęcił do wyższych poziomów ogólnej redukcji emisji, ponieważ przeprowadzono reformy w celu rozwiązania problemu strukturalnej nierównowagi popytu i podaży uprawnień, która wcześniej osłabiła wyniki EU ETS na etapie III (2013–2020). Poziom wykorzystania wariantów redukcji emisji prawdopodobnie był wyższy w sektorze energetycznym niż w sektorach przemysłowych. Częściowo wynika to z dalszych środków uzupełniających, które wprowadzono w celu wsparcia dekarbonizacji wytwarzania energii elektrycznej w całej UE, a także z braku przydziału bezpłatnych uprawnień, które zmniejszyłyby wpływ opłaty emisyjnej na emitentów przemysłowych.

Wprowadzenie rezerwy stabilności rynkowej sprawiło, że EU ETS wykazuje znacznie większą spójność z szerszymi ramami polityki (tj. **spójność zewnętrzną**). Zajęto się kwestią od dawna krytykowanego „efektu łóżka wodnego”, umożliwiając reagowanie podaży uprawnień do emisji na zmiany zapotrzebowania, w tym zmiany spowodowane nakładaniem się polityk, takich jak te określone w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii²⁷ i dyrektywie w sprawie efektywności energetycznej²⁸. W ostatnich latach w ramach reform EU ETS, takich jak reformy przydziału bezpłatnych uprawnień, zaczęto rozwiązywać zidentyfikowane wcześniej problemy dotyczące spójności między różnymi elementami struktury (tj. **spójności wewnętrznej**). Na przykład ustanowienie ambitniejszych wskaźników emisyjności na potrzeby przydziału bezpłatnych uprawnień pomaga zwiększyć wpływ sygnału cenowego dotyczącego emisji CO₂, aby zapewnić zachęty do dekarbonizacji, jednocześnie zachowując równowagę w ochronie przemysłu przed ryzykiem ucieczki emisji. Dowody z literatury potwierdzają argument, że wdrażanie zmienionej dyrektywy EU ETS od 2018 r. zapewniło państwom członkowskim znaczną unijną wartość dodaną i prawdopodobnie doprowadziło do bardziej racjonalnego pod względem kosztów łagodzenia zmiany klimatu niż miałyby to miejsce w przypadku podjęcia działań wyłącznie na szczeblu krajowym.

Ogólnie rzecz biorąc, ocena potwierdza, że ETS z powodzeniem osiągnął dotychczas swoje cele oraz był kluczowym instrumentem służącym osiągnięciu celów klimatycznych UE. W ocenie wskazano jednak również obszary potencjalnej poprawy, takie jak lepsze wyważenie potrzeby zapobiegania ucieczce emisji i zapewnienia dalszych zachęt do inwestycji w dekarbonizację, zapewnienie skuteczniejszego systemu monitorowania, raportowania, weryfikacji i akredytacji (MRWA) oraz wzmocnienie środków bezpieczeństwa na potrzeby rejestru Unii.

Rezerwę stabilności rynkowej przyjęto w 2015 r. w celu zmniejszenia nadwyżki uprawnień w EU ETS, która powstała podczas etapów II (2008–2012) i III (2013–2020), oraz w celu

²⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 z dnia 18 października 2023 r. zmieniająca dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylająca dyrektywę Rady (UE) 2015/652 (Dz.U. L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj>).

²⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1791 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie efektywności energetycznej oraz zmieniająca rozporządzenie (UE) 2023/955 (wersja przekształcona) (Dz.U. L 231 z 20.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/1791/oj>).

złagodzenia narastania nowych zakłóceń równowagi między popytem a podażą, aby trwale wzmocnić odporność EU ETS. Ocena wykazała, że instrument ten skutecznie ograniczył historyczną nierównowagę między popytem a podażą na rynku uprawnień. Był on również skuteczny w łagodzeniu wstrząsów cenowych, które wynikały z pandemii COVID-19 i kryzysu cen energii. W szczególności rezerwa stabilności rynkowej w wiarygodny sposób zasygnalizowała zaangażowanie UE w EU ETS, zwiększając tym samym zaufanie do rynku.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Komisja skonsultowała się z krajowymi, regionalnymi i lokalnymi organami publicznymi; zainteresowanymi stronami z sektora prywatnego, w tym indywidualnymi przedsiębiorstwami i stowarzyszeniami przedsiębiorców; organizacjami pozarządowymi i organizacjami zajmującymi się ochroną środowiska; instytucjami akademickimi i badawczymi; związkami zawodowymi; oraz osobami fizycznymi na różnych etapach opracowywania niniejszego wniosku.

Przegląd dyrektywy EU ETS i decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej opiera się na informacjach zwrotnych zebranych w ramach równoległej oceny obecnych ram i oceny skutków na potrzeby przeglądu. Głównym celem konsultacji było zebranie opinii zainteresowanych stron na temat wariantów przepisów dotyczących ucieczki emisji, pochłaniania dwutlenku węgla, sektora lotnictwa i sektora morskiego, procesów gospodarowania odpadami, nietrwałego CCU, progów mocy cieplnej, powiązań z innymi rynkami uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz rezerwy stabilności rynkowej. W ramach konsultacji dokonano dalszej oceny wykorzystania dochodów i mechanizmów wsparcia gospodarki niskoemisyjnej. Komisja zebrała również informacje na temat możliwych środków upraszczających.

Komisja zorganizowała internetowe konsultacje publiczne obejmujące kwestionariusz dotyczący każdego z obszarów poddanych ocenie i przeglądowi, w ramach których otrzymała łącznie 540 odpowiedzi²⁹, a jednocześnie zebrała ponad 400 stanowisk i informacji zwrotnych od różnych grup zainteresowanych stron w odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag. Ponadto przeprowadzono ukierunkowane wywiady, a Komisja uczestniczyła w wielu (wirtualnych) dwustronnych i wielostronnych posiedzeniach i konferencjach zainteresowanych stron w celu omówienia przeglądu EU ETS, w tym z przedsiębiorstwami i stowarzyszeniami przedsiębiorców z różnych sektorów, związkami zawodowymi, organizacjami pozarządowymi i organami publicznymi państw członkowskich. Aby wesprzeć przegląd w odniesieniu do kwestii związanych z sektorem morskim, zorganizowano wspólne posiedzenie podgrupy Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi na temat wdrażania MRW i ETS dla transportu morskiego (ESSF) oraz grupy ekspertów ds. zmiany klimatu (CCEG ds. transportu morskiego). Ponadto Komisja poleciła również wykonawcom³⁰ zebranie opinii i uwag na temat wdrażania przepisów dotyczących MRWA w odniesieniu do instalacji stacjonarnych i operatorów statków morskich za pomocą szczegółowych kwestionariuszy.

W tym samym czasie, w dniu 29 stycznia 2026 r., Komisja zorganizowała również ukierunkowane warsztaty na temat EU ETS z udziałem ponad 50 przedstawicieli instalacji stacjonarnych w całej UE. Skupiono się podczas nich na doświadczeniach związanych z praktycznym wdrażaniem oraz na identyfikacji obszarów, w których należy uprościć

²⁹ Szczegółowe informacje na temat konsultacji publicznych można znaleźć na stronie: [Unijny system handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do instalacji morskich, lotniczych i stacjonarnych oraz rezerwa stabilności rynkowej – przegląd](#).

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

i usprawnić procesy i wymogi w zakresie zgodności³¹. Ponadto w dniu 12 maja 2026 r. Komisja zorganizowała również okrągły stół wysokiego szczebla z udziałem zainteresowanych stron na temat przeglądu EU ETS. Okrągły stół uzupełnił konsultacje publiczne i przyczynił się do zebrania dodatkowych informacji na temat priorytetów politycznych, które mają ukierunkować zbliżający się przegląd EU ETS i rezerwy stabilności rynkowej na lata 2031–2040, oraz na temat instrumentów uzupełniających, które są niezbędne, aby dekarbonizacja stała się siłą napędową konkurencyjności i odporności UE.

Wyniki konsultacji przedstawiono w ocenie skutków i w sprawozdaniu z oceny towarzyszących niniejszemu wnioskowi oraz w miarę możliwości uwzględniono je w niniejszym wniosku.

Zasadniczo konsultacje publiczne pokazały szerokie poparcie dla EU ETS jako instrumentu polityki. Zainteresowane strony zasadniczo popierają zapewnianie spójności między EU ETS a celem klimatycznym na 2040 r. określonym w Europejskim prawie o klimacie, aby nadal przyczyniać się do redukcji emisji w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów i efektywny ekonomicznie, przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności. Wiele zainteresowanych stron uważa, że istotne znaczenie dla osiągnięcia spójności z celem na 2040 r. ma korekta w dół współczynnika liniowego redukcji, która pozwoli ograniczyć opłaty emisyjne i poprawić przewidywalność rynku. Jednocześnie wiele z nich uważa również, że dla pewności inwestycji duże znaczenie ma silny sygnał cenowy. Oba cele odzwierciedlono w niniejszym wniosku.

Aby zmniejszyć ryzyko ucieczki emisji w sektorach nieobjętych CBAM, istnieje ogólne szerokie poparcie dla dalszego przydziału bezpłatnych uprawnień, w szczególności wśród zainteresowanych stron z przemysłu. Uzależnienie dalszego przydziału bezpłatnych uprawnień od inwestycji w dekarbonizację spotkało się z poparciem głównie sektora energetycznego i społeczeństwa obywatelskiego. Wniosek łączy kontynuację przydziału bezpłatnych uprawnień z uzależnieniem jego części od inwestycji w dekarbonizację, aby osiągnąć równowagę między zapobieganiem ucieczce emisji a wzmocnieniem zachęt do inwestowania w środki w zakresie dekarbonizacji. Ponadto zdecydowana większość zainteresowanych stron popiera proponowane dalsze stosowanie rekompensaty kosztów pośrednich po 2030 r., aby zmniejszyć ryzyko ucieczki emisji wynikające z przeniesienia kosztów emisji dwutlenku węgla na ceny energii elektrycznej. Tylko niektórzy respondenci wywodzący się ze społeczeństwa obywatelskiego sprzeciwili się utrzymaniu rekompensaty kosztów pośrednich.

Jeżeli chodzi o wsparcie dekarbonizacji przemysłu, zdecydowana większość zainteresowanych stron ze wszystkich grup zainteresowanych stron popiera utworzenie IDB, aby wspierać dążenie do dekarbonizacji przemysłu, wraz z zestawem instrumentów finansowania w celu dostosowania wsparcia do zmieniających się priorytetów i potrzeb. Zostało to należycie odzwierciedlone we wniosku. Zainteresowane strony zasadniczo z zadowoleniem przyjmują również kontynuację Funduszu Innowacyjnego i funduszu modernizacyjnego. Znajduje to odzwierciedlenie we wniosku w postaci dalszego wspierania inwestycji w modernizację systemów energetycznych i efektywność energetyczną w ramach funduszu modernizacyjnego, przy jednoczesnym udoskonaleniu i uproszczeniu niektórych aspektów Funduszu Innowacyjnego bez wprowadzania zasadniczych zmian w jego funkcjonowaniu i celach.

³¹ Komisja Europejska: „Reality check – Commission takes stock of ETS implementation with stationary installations” [Weryfikacja w praktyce – Komisja podsumowuje wdrażanie ETS w odniesieniu do instalacji stacjonarnych], 2 lutego 2026 r.

Jeżeli chodzi o pochłanianie dwutlenku węgla, wniosek odzwierciedla pogląd, jaki wyraziła zdecydowana większość zainteresowanych stron, że trwałe pochłanianie dwutlenku węgla w Unii należy włączyć do EU ETS, wraz z zabezpieczeniami w celu zapewnienia, aby nie zniechęcało to do niezbędnej redukcji emisji. Tylko niektórzy respondenci z sektora prywatnego i ze społeczeństwa obywatelskiego opowiadali się, odpowiednio, za włączeniem również tymczasowego pochłaniania dwutlenku węgla lub niewłączeniem jakiegokolwiek pochłaniania dwutlenku węgla. Opinie na temat konkretnych rozwiązań w zakresie integracji za pośrednictwem centralnego organu publicznego UE były zróżnicowane. We wniosku wzięto pod uwagę to podejście, aby zapewnić sektorom objętym ETS zarówno pewność co do dostępnej przestrzeni emisyjnej brutto, jak i przewidywalność popytu na pochłanianie dwutlenku węgla, z korzyścią dla przemysłu pochłaniania dwutlenku węgla. Przyczyniłoby się to do zwiększenia płynności na rynku i upowszechnienia takich technologii, jednocześnie zapewniając integralność środowiskową i ograniczając efekt odstraszający w zakresie łagodzenia zmiany klimatu dzięki ograniczonemu włączeniu opartego na CCS trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii certyfikowanego zgodnie z ramami certyfikacji pochłaniania dwutlenku węgla i technik węglochłonnych (CRCF) oraz niskim kosztem administracyjnym dla sektorów objętych ETS, które prowadzą handel wyłącznie unijnymi uprawnieniami do emisji (EUA).

We wszystkich grupach zainteresowanych stron rezerwę stabilności rynkowej powszechnie uznaje się za skuteczną w rozwiązywaniu problemu nadwyżki na rynku. Większość zainteresowanych stron, głównie z sektora przemysłu i sektora energetycznego, popiera jednak zmiany parametrów w celu zwiększenia przewidywalności opłat i zwiększenia płynności w związku z oczekiwanym w przyszłości kurczeniem się rynku, podczas gdy niektóre zainteresowane strony ze społeczeństwa obywatelskiego zasadniczo opowiadają się za utrzymaniem obecnego podejścia. Najczęściej proponowane zmiany polegały na zaprzestaniu unieważniania uprawnień i dynamicznym dostosowaniu parametrów w celu odzwierciedlenia rynku. Zmiany te należycie odzwierciedlono w niniejszym wniosku i w ukierunkowanym wniosku dotyczącym zmiany rezerwy stabilności rynkowej z kwietnia 2026 r., który przewiduje zaprzestanie unieważniania uprawnień, umożliwiając pozostawienie w rezerwie uprawnień w liczbie przekraczającej 400 mln jako bufora wspierającego stabilność rynku.

Jeżeli chodzi o lotnictwo, istnieje szerokie poparcie dla zwiększenia jego wkładu w dekarbonizację, a większość zainteresowanych stron zarówno z sektora przedsiębiorstw, jak i ze społeczeństwa obywatelskiego uważa, że obecne podejście do lotów międzynarodowych poza terytorium Europy nie uwzględnia w odpowiedni sposób emisji z tych lotów. Wniosek przyczynia się do rozwiązania tego problemu dzięki zastosowaniu efektywnej opłaty emisyjnej również do części sprawiedliwego udziału UE w emisjach z lotnictwa międzynarodowego, w sposób spójny z zakresem stosowania ReFuelEU Aviation. Za kluczowy priorytet zainteresowane strony z sektora przedsiębiorstw i sektora publicznego uznały również zwiększone wsparcie na rzecz zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF). Wniosek należycie odzwierciedla ten fakt, gdyż zwiększa wsparcie w ramach ETS na rzecz upowszechniania SAF, zapewniając jednocześnie, aby państwa członkowskie nadal otrzymywały dochody z ETS na finansowanie dodatkowych środków w zakresie dekarbonizacji.

Jeżeli chodzi o transport morski, zainteresowane strony zasadniczo zgodziły się, że włączenie do ETS skutecznie przyspiesza dekarbonizację, a jednocześnie określiły możliwości poprawy współdziałania ze środkami międzynarodowymi, zwiększenia konkurencyjności, włączenia mniejszych statków i uproszczenia przepisów. Wniosek przyczynia się do osiągnięcia tych celów dzięki wprowadzeniu środków, które są ukierunkowane na zmniejszenie ryzyka

uchylania się od przepisów, oraz dzięki dostosowaniu klauzuli przeglądowej, w szczególności w celu przeciwdziałania ryzyku podwójnych płatności, z uwzględnieniem przyszłych globalnych środków IMO. We wniosku wprowadza się również mechanizm finansowany w ramach ETS, aby wspierać upowszechnianie zrównoważonych paliw i czystych technologii napędu. Proponuje się ukierunkowane rozszerzenie zakresu na niektóre kategorie mniejszych statków, które odzwierciedla niezbędną równowagę między korzyściami dla środowiska a kosztami wdrażania. Wniosek obejmuje ograniczone w czasie przedłużenie okresu obowiązywania odstępstw, które są niezbędne ze względu na łączalność i z powodów społeczno-gospodarczych. Ma temu towarzyszyć wniosek dotyczący rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim z myślą o poprawie i uproszczeniu wdrażania systemu.

Jeżeli chodzi o sektor gospodarowania odpadami, większość zainteresowanych stron popiera włączenie spalania odpadów komunalnych do EU ETS, z jednoczesnym wyłączeniem spalania odpadów niebezpiecznych, co odzwierciedlono w niniejszym wniosku, aby zachęcić do redukcji emisji i rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym oraz do upowszechniania pochłaniania dwutlenku węgla i CCU. Spotkało się to z ogólnym poparciem zainteresowanych stron reprezentujących przemysł i społeczeństwo obywatelskie, z wyjątkiem zainteresowanych stron z sektora spalania odpadów.

Większość zainteresowanych stron opowiada się za zachęcaniem do stosowania CCU dzięki dostosowaniu obowiązku umorzenia uprawnień w odniesieniu do emisji wychwyconych i wykorzystanych w produktach bez trwałego składowania, przy czym podejście to popierają głównie sektor energetyczny i przemysł wytwórczy. Opinie na temat przeniesienia obowiązku umorzenia uprawnień w całości do momentu emisji są bardziej zróżnicowane, przy czym niektóre zainteresowane strony podkreślają potrzebę zachowania spójności regulacyjnej w odniesieniu do e-paliw. We wniosku uwzględniono te kwestie, wdrażając hybrydowe rozliczanie w momencie emisji i w momencie dystrybucji, aby zachęcić do stosowania CCU w instalacjach wyższego szczebla oraz do wykorzystywania węgla na bazie CCU w produktach rynku niższego szczebla.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejszy wniosek opiera się na dowodach zgromadzonych w ramach oceny skutków poprzedniego przeglądu ETS³² zakończonego w 2023 r., oceny skutków towarzyszącej komunikatowi i wnioskowi w sprawie celu klimatycznego na 2040 r.³³ oraz wszelkich istotnych dowodach zgromadzonych w ramach innych równoległych inicjatyw. Opiera się on na danych dotyczących emisji i doświadczeniach z wdrażania unijnych systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji.

W niniejszym wniosku wykorzystano zbiór zintegrowanych narzędzi modelowania obejmujących całość emisji gazów cieplarnianych w gospodarce UE. Narzędzia te wykorzystuje się do opracowania zestawu scenariuszy, które odzwierciedlają wewnętrznie spójne warianty strategiczne dostosowane do unijnego celu klimatycznego na 2040 r.

Ponadto Komisja wykorzystuje coraz większą liczbę poddanych wzajemnej ocenie badań empirycznych dotyczących EU ETS, a także szereg umów o wsparcie. Firmy Viegand Maagoe i SQ Consult przeprowadziły dodatkowe prace wspierające ocenę systemu MRWA.

³² SWD(2021) 601.

³³ SWD(2024) 63.

W przypadku sektora morskiego i sektora lotnictwa badania sektorowe przeprowadziła firma Ricardo³⁴.

• Ocena skutków

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy sprawozdanie z oceny skutków, którego projekt przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w dniu 23 marca 2026 r. Następnie w dniu 15 kwietnia 2026 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię z zastrzeżeniami³⁵. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej zwróciła uwagę na pięć kluczowych niedociągnięć w projekcie. Po pierwsze, uznała, że koszty i korzyści wynikające z EU ETS w okresie objętym oceną, w tym podział kosztów, wpływ opłat emisyjnych oraz wpływ bezpłatnych uprawnień na redukcję emisji i inwestycje, nie zostały w wystarczającym stopniu określone ilościowo. Po drugie, problemu nie zdefiniowano w jasny sposób, a celów nie określono zgodnie z zasadami SMART (skonkretyzowane, mierzalne, osiągalne, realne, terminowe). Po trzecie, scenariusz bazowy był niejasny, w szczególności pod względem jego spójności z oceną skutków celu klimatycznego na 2040 r. Po czwarte, należało lepiej uzasadnić łączenie środków w warianty strategiczne oraz przeprowadzić dalszą analizę konkurencyjności, przystępności cenowej i interakcji między wnioskami. Po piąte, porównania kosztów i korzyści wariantów strategicznych nie są szczegółowe, co utrudnia rzetelną ocenę skuteczności i efektywności. Sprawozdanie z oceny skutków zostało dostosowane w celu uwzględnienia uwag Rady ds. Kontroli Regulacyjnej.

Ocenę rozszerzono, aby lepiej ukazać zróżnicowanie zachodzących zmian oraz wpływ ceny emisji dwutlenku węgla na przemysł i sektor energetyczny. Dodano dalsze dowody dotyczące przejścia na inne rodzaje paliwa oraz roli ETS w ograniczaniu zużycia węgla, a także kosztów redukcji emisji w głównych sektorach, marginalnych kosztów redukcji emisji i ich związku z ceną uprawnień w ETS; uwzględniono również wyniki dodatkowego przeglądu literatury na temat kosztów i korzyści przypisywanych ETS. Uwzględniono dodatkowe informacje, pochodzące z literatury i od zainteresowanych stron, na temat wpływu ETS na konkurencyjność. Ocenę dopracowano w taki sposób, aby zawierała więcej informacji na temat redukcji emisji i przenoszenia kosztów dla poszczególnych sektorów.

Jeżeli chodzi o ocenę skutków, doprecyzowano definicję problemu, a cele, których nie sformułowano zgodnie z zasadami SMART, przeformułowano w odpowiedni sposób (SO1.1.2, SO2.1.2, SO.1.1.3 i SO1.3.1). W miarę możliwości czynniki będące źródłem problemów określono pod względem ilościowym, a gdy nie było to możliwe – dokładniej je scharakteryzowano. Dodano wyjaśnienia dotyczące kluczowych różnic między scenariuszem bazowym, symulacją dla celu na poziomie 85 % i wnioskiem w sprawie celu klimatycznego UE na 2040 r. Przedstawiono więcej informacji na temat potrzeb inwestycyjnych i ich

³⁴ Ricardo, „Support for the 2026 review of the ETS Directive for maritime” [Wsparcie przeglądu dyrektywy EU ETS dla sektora morskiego w 2026 r.], sprawozdanie przygotowane dla DG CLIMA, publikacja w przygotowaniu (2026); Ricardo i in., „Supporting study for the implementation of the ETS Directive and MRV requirements for maritime transport” [Badanie wspierające wdrożenie dyrektywy EU ETS i wymogów MRV w transporcie morskim] (2024); a w szczególności część „MRV maritime evaluation support” [Wsparcie w zakresie oceny MRV w transporcie morskim] (2026): publikacja w przygotowaniu; Ricardo, „Opportunities of the Green Transition for the EU Maritime Industry and Value Chain” [Możliwości, jakie stwarza zielona transformacja dla unijnego przemysłu morskiego i łańcucha wartości], publikacja w przygotowaniu (2026). Ricardo, „Support for the review by the Commission concerning the implementation of ICAO’s CORSIA, and for Commission reports on certain types of flights, social impacts, and air connectivity of islands, remote territories and Iceland” [Wsparcie przeglądu Komisji dotyczącego wdrażania mechanizmu CORSIA ICAO oraz sprawozdań Komisji na temat niektórych rodzajów lotów, skutków społecznych i połączeń lotniczych na wyspach, terytoriach oddalonych i Islandii], przygotowane dla DG CLIMA (2025), publikacja wkrótce.

³⁵ ARES(2026)3999719.

trajektorii, skutków wariantów dotyczących pułapu (CAP3 w porównaniu z CAP1), w podziale na sektory energochłonne i inne sektory przemysłu, a także na temat wymaganych technologii i poziomów ich gotowości technicznej. Określono najważniejsze kompromisy między wariantami oraz najistotniejsze środki, które wpływałyby na ogólne skutki każdego z trzech wariantów strategicznych. Sprawozdanie uzupełniono o dodatkowe informacje na temat kluczowych założeń modelowania, a jego treść uczyniono bardziej przystępną dla decydentów przez ograniczenie powtarzających się lub niepopartych dowodami twierdzeń. Ponadto do oceny włączono dodatek IV wraz z tabelą przeglądową zidentyfikowanych w nim kosztów i korzyści. Na koniec skorygowano mniejsze niespójności stwierdzone przez Radę ds. Kontroli Regulacyjnej we wszystkich dokumentach.

W sekcjach 5–7 oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi wyjaśniono przeanalizowane warianty strategiczne, porównano je oraz wyjaśniono, dlaczego ostateczny wniosek uznano za najlepszy wybór strategiczny. W sekcjach 6 i 7 oraz w załączniku 3 przedstawiono wyjaśnienie głównych skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych preferowanego wariantu oraz ukazano, kogo i w jaki sposób wariant ten miałby dotyczyć, wraz z ilościowymi szacunkami korzyści i kosztów, w miarę możliwości. Jeżeli chodzi o wariant wybrany w odniesieniu do pułapu ETS, ostateczny wniosek dotyczący polityki odbiega od wariantów, jakie oceniono w ocenie skutków. Skutki wyjaśniono w sekcji 6.2.3.1 i załączniku 8-1 dotyczącym pułapu.

Jak wskazano w powyższej sekcji dotyczącej konsultacji z zainteresowanymi stronami, w ramach otwartych konsultacji publicznych otrzymano również ponad 400 uwag w odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag, w tym zarówno stanowiska, jak i informacje zwrotne od różnych grup zainteresowanych stron. Wyjaśniono to bardziej szczegółowo w załączniku 2 do oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

Ocena skutków obejmuje kontrolę spójności zgodnie z art. 6 ust. 4 Europejskiego prawa o klimacie, który zobowiązuje Komisję do oceny spójności wszelkich projektów środków lub wniosków ustawodawczych UE z celami prawa o klimacie, takimi jak unijny cel neutralności klimatycznej. Ocena skutków koncentruje się na analizie skutków klimatycznych środków. Opiera się ona na najlepszych dostępnych danych naukowych, wykorzystuje dwa narzędzia modelowania ekonomicznego i analizuje oszczędność kosztową każdego wariantu strategicznego. W ocenie porównuje się skutki środków ze scenariuszem bazowym oraz bada wrażliwość na kluczowe założenia. Wniosek ustawodawczy jest w pełni zgodny z celem neutralności klimatycznej określonym w Europejskim prawie o klimacie, ponieważ jego głównym zamierzeniem jest dostosowanie ETS do tego celu oraz celu pośredniego na 2040 r. W przypadku gdy środki wprowadzają niepewność co do osiągnięcia wkładu EU ETS na rzecz klimatu netto (włączenie pochłaniania dwutlenku węgla z uprzednim podwyższeniem pułapu) lub potencjalnie tworzą luki prawne w rozliczaniu emisji (rozliczanie CCU w momencie emisji), poziom ryzyka ocenia się i uzasadnia w odniesieniu do osiągnięcia celów klimatycznych w szerszym ujęciu oraz stosowania narzędzi łączących. Jeżeli chodzi o pochłanianie, środki te są uzasadnione potrzebą zwiększenia skali pochłaniania i uniknięcia ucieczki emisji, a ryzyko ogranicza się przez zapewnienie wystarczającego budżetu na zakup pochłaniania oraz klauzuli przeglądowej. Jeżeli chodzi o CCU, ryzyko uznaje się za uzasadnione ze względu na potrzebę stworzenia zachęt do stosowania CCU, a we wniosku wprowadza się środki ograniczające to ryzyko w przypadku luk prawnych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Od czasu przeglądu dyrektywy EU ETS w 2018 r. wprowadzono szereg uproszczeń. Do dyrektywy EU ETS dodano art. 27a, który umożliwia państwom członkowskim wyłączenie instalacji emitujących mniej niż 2 500 ton ekwiwalentu dwutlenku węgla rocznie. Ponadto

wprowadzono szereg uproszczeń i doprecyzowań w drodze zmian w rozporządzeniu w sprawie monitorowania i raportowania (rozporządzenie wykonawcze Komisji 2018/2066)³⁶ oraz opracowano znormalizowane metody i narzędzia z myślą o ułatwieniu wdrażania. Środki te omówiono bardziej szczegółowo w sprawozdaniu z oceny towarzyszącym niniejszej ocenie skutków, a także zaproponowano szereg ewentualnych środków w celu dodatkowego usprawnienia i uproszczenia (zob. załącznik 15 sekcja 9.4.4.2).

Szereg środków, jakie zawiera niniejszy wniosek, obejmujących emisje z instalacji stacjonarnych zasadniczo nie wiąże się z uproszczeniem, ponieważ w ich przypadku rozważa się rozszerzenie zakresu EU ETS. Wiązą się one jednak z uproszczeniem w szerszym ujęciu, ponieważ ogólnounijne działania w dziedzinie klimatu powinny zapobiegać fragmentarycznemu podejściu, w którym środki krajowe lub środki wprowadzane na szczeblu niższym niż krajowy komplikują funkcjonowanie jednolitego rynku. Ponadto proponowane środki zapobiegające ucieczce emisji upraszczają przydział bezpłatnych uprawnień, gdyż nie aktualizują wykazu sektorów i podsektorów narażonych na znaczące ryzyko ucieczki emisji dla etapu V (2031–2040), eliminując tym samym obciążenia administracyjne dla operatorów. Proponowany wariant rozszerzenia warunkowości w ramach przydziału bezpłatnych uprawnień wiązałby się ze zwiększeniem nakładu pracy administracyjnej, który należy wyważyć względem korzyści dla środowiska wynikających z warunkowości i wartości przydziału bezpłatnych uprawnień (zob. sekcja 6.2.1.6 oceny skutków). W ocenie skutków (zob. załącznik 12) rozważono możliwość uwzględnienia dyskusji na temat włączenia większej liczby małych instalacji do EU ETS w drodze obniżenia progu całkowitej nominalnej mocy cieplnej wynoszącego 20 MW. Zgodnie z oceną skutków niniejszy wniosek wyklucza jednak takie rozszerzenie ze względu na brak proporcjonalności, ponieważ większość odpowiednich emisji zostanie objęta EU ETS2.

Pakiet wprowadza stopniowe usprawnienia w drodze inicjatyw na rzecz uproszczenia, aby wdrożyć system w sposób zharmonizowany i solidny, ograniczyć istniejące powielanie działań oraz zwiększyć efektywność stosowania rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim. Jest to zgodne z oceną (zob. załącznik 15, sekcja 8.5 oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi), w której stwierdzono, że proponowane stopniowe usprawnienia byłyby lepsze niż gruntowna przebudowa systemu MRW, ponieważ system ten stanowi solidne ramy, w których z powodzeniem uwzględniono zmiany wynikające z przeglądu z 2023 r. bez uszczerbku dla ogólnej jakości lub użyteczności danych.

Środek z zakresu polityki SII dotyczący transportu morskiego „Uproszczenia i ukierunkowane środki usprawniające” obejmuje przepisy szczegółowe służące uproszczeniu systemu MRW w transporcie morskim, dzięki czemu przedsiębiorstwa żeglugowe mogłyby czerpać korzyści z niewykorzystanych synergii, minimalizować nadmierne obciążenia, a ostatecznie zmniejszać administracyjne koszty przestrzegania przepisów. Środek ten zapewniłby między innymi, aby za wywiązywanie się z obowiązków dotyczących emisji danego statku odpowiadał jeden podmiot w ramach systemów ETS/MRW w transporcie morskim i FuelEU Maritime oraz aby zasada jednorazowości monitorowania i raportowania była w pełni stosowana w ramach wspólnego cyklu zgodności w zakresie MRW. W ocenie skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi oszacowano, że elementy uproszczenia dla sektora morskiego oznaczałyby roczne oszczędności wynoszące od 10 % do 20 % obecnych

³⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

rocznych administracyjnych kosztów przestrzegania przepisów w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji, jakie ponoszą przedsiębiorstwa żeglugowe.

Proponuje się również uproszczenie w odniesieniu do lotnictwa, w szczególności dla mniejszych operatorów, w przypadku których usunięto definicję statusu zarobkowego i zastąpiono ją prostym progiem emisji, który ma zastosowanie w równym stopniu do wszystkich operatorów. Nowo objęci operatorzy oraz większa liczba istniejących operatorów o niskim poziomie działalności, ze względu na podwyższenie odpowiedniego progu, mogą korzystać z uproszczonego monitorowania i raportowania oraz ze zwolnienia z weryfikacji. Dzięki wyłączeniu operatorów o bardzo niskim obowiązku umorzenia uprawnień w ramach EU ETS obciążenie administracyjne dla linii lotniczych i organów administrujących pozostaje ograniczone, bez uszczerbku dla ambicji środowiskowych.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie narusza praw podstawowych, a w szczególności jest zgodny z zasadami Karty praw podstawowych Unii Europejskiej. W szczególności przyczynia się on do osiągnięcia celu dotyczącego wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 37 Karty³⁷.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ inicjatywy na budżet oraz wymagane zasoby ludzkie i administracyjne określono w ocenie skutków finansowych regulacji, w której przedstawiono skutki budżetowe.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie nadal monitorować i oceniać funkcjonowanie ETS w swoim rocznym sprawozdaniu w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy EU ETS. Sprawozdanie w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla obejmie skutki obecnego przeglądu ETS. Opiera się na analizie oceny postępów w stosowaniu dyrektywy EU ETS uregulowanej w art. 21 dyrektywy EU ETS, w którym wymaga się od państw członkowskich przedkładania Komisji sprawozdania na temat kwestii takich jak przydział uprawnień, funkcjonowanie rejestru, stosowanie monitorowania i raportowania oraz weryfikacji i akredytacji, a także kwestii dotyczących przestrzegania przepisów. Przepisy dotyczące rocznego sprawozdania w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla i sprawozdawczości państw członkowskich mają również zastosowanie do sektorów, na które rozszerzono ETS. Dane dotyczące monitorowania, raportowania i weryfikacji uzyskane w wyniku objęcia nowych sektorów regulacjami będą dla Komisji kluczowym źródłem informacji umożliwiającym ocenę postępów w tych sektorach.

W odniesieniu do transportu morskiego Komisja będzie opierać się na danych zgromadzonych za pośrednictwem unijnego systemu MRW w transporcie morskim oraz na analizie zawartej w rocznym sprawozdaniu na temat emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, w którym przedstawiono zagregowane wyniki opatrzone wyjaśnieniami. Oczekuje się również, że zintegrowany proces zarządzania i monitorowania na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1999 w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu³⁸ zapewni, aby działania związane z klimatem i energią na szczeblu

³⁷ Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

³⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu

Europejskim, regionalnym, krajowym i lokalnym, w tym ETS, przyczyniały się do osiągnięcia neutralności klimatycznej UE i celów unii energetycznej. Kilku analityków rynku uważnie śledzi różne aspekty rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, a Komisja będzie nadal monitorować ich pracę.

Komisja pozostaje w stałym kontakcie z zainteresowanymi stronami i w związku z tym zna ich opinie i obawy dotyczące funkcjonowania ETS. Kwestie związane z ETS są omawiane na specjalnym forum, tj. w ramach grupy ekspertów ds. zmiany klimatu (CCEG), która skupia właściwe organy państw członkowskich, stowarzyszenia branżowe i organizacje pozarządowe oraz Komisję. CCEG, w różnych składach, omawia między innymi wdrażanie przydziału bezpłatnych uprawnień, sprzedaż na aukcji oraz kwestie związane z funkcjonowaniem rejestru Unii. Ponadto Forum Zgodności ETS zapewnia właściwym organom wszystkich państw objętych ETS (27 państw członkowskich, Norwegii, Islandii i Liechtensteinu) platformę wymiany informacji, nauki i zdobywania doświadczeń, co prowadzi do skutecznego wdrożenia ETS. Forum organizuje ukierunkowane wydarzenia, takie jak konferencja Forum Zgodności, która odbywa się co roku w celu wymiany doświadczeń i ułatwienia dialogu między właściwymi organami państw członkowskich, a także grupy zadaniowe poświęcone konkretnym tematom oraz wydarzenia szkoleniowe. Do udziału w działaniach Forum Zgodności ETS zaprasza się czasami krajowe jednostki akredytujące i weryfikatorów. Ponadto techniczna grupa robocza ds. MRWA w ramach ETS skupia przedstawicieli właściwych organów państw członkowskich w celu wymiany doświadczeń i sugestii dotyczących skutecznego i efektywnego wdrażania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066 (rozporządzenie w sprawie monitorowania i raportowania) i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2067 (rozporządzenie w sprawie akredytacji i weryfikacji)³⁹ oraz w celu omówienia potencjalnych aktualizacji i ulepszeń struktury MRWA w ramach ETS.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

W uzasadnionych przypadkach państwa członkowskie zobowiązały się do przesłania powiadomienia o krajowych środkach transpozycji wraz z co najmniej jednym dokumentem wyjaśniającym, w jaki sposób elementy dyrektywy i odpowiadające im części krajowych instrumentów transponujących są ze sobą powiązane. Uznaje się to za uzasadnione w odniesieniu do niniejszego wniosku, ponieważ konieczne będzie wprowadzenie ukierunkowanych zmian w przepisach krajowych; trzeba będzie wskazać zarówno te zmiany, jak i przepisy, w przypadku których transpozycja nie została uznana za konieczną.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Główne elementy dyrektywy EU ETS, w których wprowadza się zmiany, są następujące:

- **Pułap:** aby dostosować system do unijnego celu redukcji emisji o 90 % do 2040 r., proponuje się zmianę art. 9 dyrektywy EU ETS w celu dostosowania trajektorii EU ETS począwszy od 2031 r. Zmiana ta zapewniłaby

Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).

³⁹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2067 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie weryfikacji danych oraz akredytacji weryfikatorów na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2067/oj).

wolniejszy roczny spadek i dalsze wydawanie uprawnień w latach 40. XXI wieku.

- **Międzynarodowe jednostki emisji:** proponuje się rozważenie planowanego zakupu międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej integralności od 2036 r., co zmniejszy potrzebę wewnętrznej redukcji emisji o maksymalnie 5 punktów procentowych w 2040 r., przy jednoczesnym zapewnieniu oszczędności kosztowej i zgodności z porozumieniem paryskim. Proponuje się obniżenie pułapu EU ETS, aby odzwierciedlić to dostosowanie, przez zastosowanie od 2036 r. obniżonego współczynnika liniowego redukcji zgodnego z poziomem ambicji zakładającym wewnętrzną redukcję emisji w UE o 85 % do 2040 r. oraz zarezerwowanie uprawnień na sfinansowanie zakupu liczby międzynarodowych jednostek emisji (260 Mt) odpowiadającej zmniejszeniu ambicji w ramach EU ETS. Proponuje się mechanizm rezerwowy, aby zachować integralność środowiskową, przez powrót do trajektorii dla sektorów objętych ETS zgodnej z wewnętrzną redukcją emisji w UE o 90 % do 2040 r. w przypadku braku dostępności racjonalnych pod względem kosztów międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności, z zastrzeżeniem sprawozdania Komisji w sprawie rozwoju rynku międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności, z uwzględnieniem kryteriów określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 oraz wkładu tych jednostek w osiągnięcie poziomu ambicji klimatycznych sektorów objętych ETS (zob. proponowany nowy art. 9b).
- **Pochłanianie dwutlenku węgla:** proponuje się wprowadzenie do dyrektywy EU ETS nowego art. 9c włączającego trwałe pochłanianie dwutlenku węgla do EU ETS w drodze zwiększenia pułapu o liczbę uprawnień odpowiadającą liczbie unijnych jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla objętych ramami CRCF, wygenerowanych przez wychwytywanie i składowanie biogennej emisji CO₂ (BioCCS) oraz wychwytywanie dwutlenku węgla bezpośrednio z powietrza i jego składowanie (DACCS) (1:1), które Komisja ma obowiązek nabyć. Te nowo utworzone uprawnienia byłyby przydzielane na zakup pochłaniania. Proponuje się przydzielenie Komisji dodatkowych uprawnień, aby zniwelować lukę cenową między pochłanianiem a uprawnieniami. Cel EU ETS netto byłby obliczany jako emisje brutto (odpowiadające całkowitej liczbie uprawnień) pomniejszone o ilość pochłaniania planowaną do zakupu. Aby ułatwić operatorom korzystanie z własnego pochłaniania, proponuje się umożliwienie operatorom, przedsiębiorstwom żegludowym i operatorom statków powietrznych, w stosownych przypadkach, kompensowania własnych emisji pochodzenia kopalnego za pomocą generowanego przez nich pochłaniania BioCCS certyfikowanego zgodnie z ramami CRCF (art. 14 ust. 1a). Ten mechanizm kompensacyjny nie wykraczałby poza wartość zerową – nie może prowadzić do powstania ujemnych emisji ani do uzyskania unijnych uprawnień do emisji – i wymaga mechanizmu dostosowania do uprawnień przydzielonych na zakup pochłaniania dwutlenku węgla i do pochłaniania dwutlenku węgla, które należy zakupić, aby zapobiec wzrostowi całkowitej przestrzeni emisyjnej powyżej limitu wynikającego z integracji w ramach programu zakupów.
- **Bank Dekarbonizacji Przemysłu:** od 2028 r. proponuje się ustanowienie Banku Dekarbonizacji Przemysłu jako podmiotu na szczeblu UE, aby wspierać

zwiększanie skali oraz wdrażanie technologii, procesów i technik, które bezpośrednio redukują emisje w instalacjach stacjonarnych objętych załącznikiem I i które jako takie mogą również generować możliwości trwałego pochłaniania dwutlenku węgla. Bank rozpocznie działalność w dwóch etapach (nowy art. 10cc). Po pierwsze, w latach 2028–2031 „mechanizm stymulowania inwestycji” zarezerwuje 400 mln uprawnień, aby zapewnić stałe premie węglowe z wykorzystaniem systemu „kto pierwszy, ten lepszy”, który umożliwi szybkie uruchamianie inwestycji według kolejności zgłoszeń (nowy art. 10cd). Z myślą o solidarności specjalna część zostanie zarezerwowana dla państw członkowskich o niższych dochodach. Wsparcie będzie uzależnione od przestrzegania ściśle określonych terminów ukończenia, a należyte wykonanie będzie zabezpieczone wydaniem gwarancji ukończenia projektu. Płatności będą powiązane z niezależnie zweryfikowanymi emisjami unikniętymi i można je realizować w formie uprawnień. Po drugie, począwszy od 2031 r. bank będzie wspierał projekty, głównie za pośrednictwem przetargów konkurencyjnych, w ramach których udzielane są kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla lub premie węglowe, zapewniając tym samym długoterminową stabilność dochodów i zmniejszając ryzyko inwestycji (nowy art. 10ce). We wniosku przewidziano gwarancje przetargowe i gwarancje ukończenia projektu, aby zapewnić poważne zamiary i terminową realizację, umożliwiono podział zobowiązań budżetowych na roczne raty oraz zawarto przepisy dotyczące spłat i dochodów jako zewnętrznych dochodów banku przeznaczonych na określony cel. Możliwość przyznawania „pieczęci konkurencyjności” projektom ocenianym przez bank pozwoli lepiej wykorzystać synergie z Europejskim Funduszem Konkurencyjności.

- **Fundusz Innowacyjny:** we wniosku zaktualizowano podstawę prawną Funduszu Innowacyjnego, aby zapewnić stałe, przewidywalne wsparcie na rzecz wprowadzania innowacji na rynek i zwiększania skali technologii niskoemisyjnych i bezemisyjnych, które w znacznym stopniu przyczyniają się do dekarbonizacji sektorów objętych EU ETS (art. 10cb). We wniosku udoskonalono również zasady wdrażania, w tym w zakresie opracowywania projektów i pomocy technicznej dla państw członkowskich o niskim poziomie uczestnictwa, wprowadzono środki zniechęcające do składania wniosków o charakterze spekulacyjnym oraz zwiększono przejrzystość dzięki corocznej sprawozdawczości publicznej. Przewidziano przepisy przejściowe, aby zapewnić dalsze stosowanie art. 10a ust. 8 do 2030 r.
- **Fundusz modernizacyjny:** we wniosku dostosowano fundusz modernizacyjny (zmieniony art. 10d), aby lepiej dopasować go do wyższego poziomu ambicji klimatycznych i celów dotyczących sprawiedliwości, w drodze aktualizacji wskaźników kwalifikowalności i dystrybucji z wykorzystaniem najnowszych dostępnych danych. Rozszerzono w nim kwalifikujące się obszary inwestycji o elektryfikację i dekarbonizację przemysłu, w tym CCS/CCU, a jednocześnie utrzymano zakaz wspierania produkcji energii z paliw kopalnych. We wniosku przewidziano również przekazywanie za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego uprawnień redystrybuowanych ze względów solidarnościowych, aby zmaksymalizować ich wpływ, oraz umożliwiono państwom członkowskim dobrowolne przekazywanie dodatkowych uprawnień z ich wolumenów uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji w celu zwiększenia zasobów funduszu. Ponadto dodatkową część pułapu EU ETS przydziela się państwom członkowskim będącym beneficjentami, aby wspierać

inwestycje za pośrednictwem Banku Dekarbonizacji Przemysłu, a tym samym wspierać dekarbonizację przemysłu w państwach członkowskich o niższych dochodach.

- **Dochody z aukcji:** wniosek wprowadza ukierunkowane reformy, aby zapewnić skuteczniejsze, przejrzystsze i w pełni zgodne z celami klimatycznymi UE wykorzystanie dochodów (zmieniony art. 10 ust. 3). Proponuje się jasno określić priorytetowe obszary wydatków zgodnie z zasadą, że sektory objęte ETS, które uiszczają opłatę emisyjną, powinny otrzymywać wsparcie z dochodów z ETS; wydatki należy zatem koncentrować na sektorach o największym znaczeniu, w których dochody z ETS mogą przynieść największe redukcje emisji i dodatkowe korzyści. Priorytety te obejmują unijne fundusze klimatyczne, czystą energię i sieci energetyczne, transport niskoemisyjny (zwłaszcza w odniesieniu do transportu morskiego i lotnictwa), dekarbonizację przemysłu (w tym elektryfikację, CCS i czyste technologie), dekarbonizację gospodarowania odpadami, obieg zamknięty oraz wspieranie badań naukowych i innowacji w tych obszarach. Aby zapewnić ukierunkowanie wydatków na działania przynoszące znaczne efekty, we wniosku zobowiązano państwa członkowskie do przeznaczenia co najmniej 50 % dochodów z ETS na te obszary priorytetowe. To wiążące minimum pomoże skorygować obecną nierównowagę w wydatkach, w ramach której sektory krytyczne otrzymują nieproporcjonalnie niskie finansowanie pomimo ich istotnej roli w osiągnięciu redukcji emisji. Wniosek zapewni pełną zgodność z zasadą neutralności klimatycznej dzięki zakazowi inwestycji, które podważają długoterminowe cele klimatyczne UE. Obejmuje to wydatki na środki, które prowadzą do uzależnienia od technologii wysokoemisyjnych lub utrwalają takie uzależnienie, przy czym kluczowym przykładem takiego niedopasowania jest uzależnienie od paliw kopalnych. Proponuje się również zaostrzenie wymogów dotyczących widoczności w celu zapewnienia, aby opinia publiczna i zainteresowane strony mogły jasno wskazać, w jaki sposób wykorzystuje się dochody z ETS (zmieniony art. 30m), w drodze zobowiązania państw członkowskich do publicznego informowania za pośrednictwem wielu kanałów, takich jak dokumentacja projektu i publiczne nośniki informacji, że dane działania są finansowane z ETS. Stosowanie znormalizowanego oznakowania UE („(współ)finansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji”) będzie kluczowym narzędziem zapewniającym tę widoczność. Priorytetowe obszary wydatków obejmują dodatkowe finansowanie mechanizmów wsparcia przewidzianych w dyrektywie, aby zmniejszyć skutki klimatyczne sektorów objętych ETS. Już teraz państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niesprzedawaniu uprawnień na aukcji na określone cele, a w takich przypadkach liczbę uprawnień niesprzedanych na aukcji należy wykorzystać do obliczenia kwoty zasobów własnych opartych na handlu uprawnieniami do emisji, zgodnie z wnioskiem Komisji w sprawie systemu zasobów własnych (COM(2025) 574, motyw 14). Reformy te zostaną uzupełnione zmianami w przyszłym rozporządzeniu w sprawie zarządzania unią energetyczną⁴⁰, które zobowiąże państwa członkowskie do włączenia

⁴⁰

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu

planowanego wykorzystania dochodów z aukcji w ramach ETS do ich KPEiK. Ten obowiązek planowania *ex ante* zapewni strategiczne dostosowanie wydatków do krajowych i ogólnounijnych celów klimatycznych przed przydziałem dochodów, a także lepsze monitorowanie, kontrolę publiczną i widoczność.

- **Emisje lotnicze:** proponuje się zwiększenie zakresu skutecznego ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych przez zastosowanie ETS odpowiednio do sprawiedliwego udziału UE w niektórych rozpoczynających się lotach pozaeuropejskich (zmieniony art. 28a ust. 1 i załącznik I) oraz do lotów służbowych (zmieniony art. 3 lit. o), p) i am), art. 28a ust. 4 oraz załącznik I lit. j) i k)). Towarzyszy temu proporcjonalne zwiększenie pułapu (zmieniony art. 28a ust. 1). Nadal zapewnia się wsparcie dla działań wielostronnych dzięki umożliwieniu pomniejszenia obowiązku umorzenia uprawnień w ramach ETS o koszty poniesione z tytułu emisji objętych CORSIA (zmieniony art. 12 ust. 3 lit. b)). Proponuje się przedłużenie do 2035 r. stosowania wymogu umarzania jednostek w ramach CORSIA (zmieniony art. 12 ust. 9). Uprawnienia wynikające z rozszerzenia zakresu wykorzystuje się ponownie do wspierania inwestycji służących ograniczaniu skutków klimatycznych lotnictwa przez upowszechnianie zrównoważonych paliw lotniczych i skalowalnych rozwiązań w zakresie dekarbonizacji oraz racjonalne pod względem kosztów ograniczanie wpływu smug kondensacyjnych na klimat w przypadku lotów objętych ETS (zmieniony art. 3c ust. 6). Wniosek zawiera przepisy upraszczające raportowanie (zmieniony art. 28a ust. 4) oraz ubieganie się o wsparcie finansowane z ETS na rzecz dekarbonizacji lotnictwa (zmieniony art. 3c ust. 6).
- **Emisje z transportu morskiego:** wniosek zwiększa skuteczność obecnego systemu (i) przez ustanowienie mechanizmu zrównoważonego alternatywnego napędu morskiego (SMAP) (nowy art. 3gaa), którego celem jest dalsze przeznaczanie dochodów z EU ETS z powrotem na wsparcie dekarbonizacji sektora morskiego; (ii) przez wzmocnienie zabezpieczeń przed ryzykiem uchylania się od przepisów przez kontenerowce i statki zaangażowane w operacje morskie lub wspierające takie operacje (zmieniony art. 3ga ust. 1 i art. 3) oraz przez stałe monitorowanie takiego ryzyka. Biorąc pod uwagę, że wdrażanie na dużą skalę rozwiązań w zakresie redukcji emisji związanych ze statkami klasy lodowej i flotami obsługującymi trasy objęte odstępstwami do dnia 31 grudnia 2030 r. pozostaje ograniczone, proponuje się przedłużenie okresu obowiązywania niektórych odstępstw do dnia 31 grudnia 2035 r. (zmieniony art. 12 ust. 3-e–3-b). Wniosek przedłuża również do dnia 31 grudnia 2038 r. tymczasowy mechanizm redystrybucji ustanowiony w art. 3ga ust. 3 akapit drugi. Wniosek przyczynia się do zapewnienia równych warunków działania dzięki ukierunkowanemu rozszerzeniu zakresu EU ETS na niektóre kategorie małych statków (o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400) (zmieniony załącznik I). Tego rodzaju ukierunkowane rozszerzenie wymaga zwiększenia pułapu (zmieniony art. 9). Ponieważ EU ETS dla transportu morskiego jest powiązany z globalnymi środkami opracowywanymi przez IMO, wniosek przewiduje klauzulę

przeglądową dotyczącą możliwości wprowadzenia środka pozwalającego uniknąć podwójnych płatności (art. 3gg). We wniosku przewidziano również pewną liczbę uprawnień, którą należy zarezerwować i przydzielić na wsparcie krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich (nowy art. 3gab).

- **„ETS jako usługa”:** aby wesprzeć globalne działania w dziedzinie klimatu i ułatwić ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych w państwach niebędących członkami UE, proponuje się ustanowienie mechanizmu „ETS jako usługa”, aby zapewnić wsparcie państwom niebędącym członkami UE w odniesieniu do emisji, które nie podlegają jeszcze obowiązkowi umorzenia uprawnień w ramach EU ETS (nowy art. 25b).
- **Ryzyko ucieczki emisji, przydział bezpłatnych uprawnień i wskaźniki po 2031 r.:** proponuje się przedłużenie obowiązywania obecnych instrumentów (przydział bezpłatnych uprawnień, wykaz sektorów i podsektorów narażonych na znaczące ryzyko ucieczki emisji) na kolejny okres. Wniosek przedłuża do 2040 r. okres obowiązywania środków przejściowych na mocy art. 10b ust. 1 w celu wsparcia niektórych sektorów energochłonnych uznanych za narażone na ucieczkę emisji. We wniosku określono również przepisy dotyczące przydziału bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS dla instalacji stacjonarnych na pięcioletnie okresy, o których mowa w art. 11 dyrektywy EU ETS, do 2040 r., dostosowując maksymalną stopę aktualizacji wskaźników emisyjności określonych w art. 10a ust. 2, aby odzwierciedlić rzeczywistą ścieżkę dekarbonizacji sektorów przemysłowych. W przypadku gdy zapotrzebowanie na bezpłatne uprawnienia spowoduje konieczność zastosowania jednolitego międzysektorowego współczynnika korygującego przed 2040 r., bufor zwiększa się do 4 % całkowitej liczby uprawnień. We wniosku rozszerza się obecne podejście do warunkowości w odniesieniu do systemów ciepłowniczych i uzależnia się wszystkie przydziały bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS, począwszy od pięcioletniego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień rozpoczynającego się w dniu 1 stycznia 2031 r., od ustanowienia planu inwestycji w dekarbonizację w UE (a tym samym zwiększenia rodzimej produkcji produktów zdekarbonizowanych i niskoemisyjnych) oraz realizacji inwestycji w dekarbonizację prowadzących do znacznej redukcji emisji. Konkretnie 80 % liczby bezpłatnych uprawnień w każdym pięcioletnim okresie będzie przydzielać się co roku po przedłożeniu planu inwestycji w dekarbonizację w UE, w tym planu inwestycji i redukcji emisji w celu ograniczenia ogólnych skutków klimatycznych, który podlega weryfikacji przez weryfikatorów ETS i zatwierdzeniu przez właściwy organ. Aby jeszcze bardziej zachęcić do inwestycji przemysłowych w Unii, operatorzy są zobowiązani do zwrotu uprawnień otrzymanych na podstawie art. 10a ust. 3c akapit pierwszy, jeżeli operator dokonuje delokalizacji swojej odpowiedniej działalności lub w inny sposób przenosi swoją działalność poza Unię. Pozostałe 20 % liczby bezpłatnych uprawnień na ten okres będzie przydzielać się dopiero po zweryfikowaniu, czy inwestycje w dekarbonizację zostały pomyślnie zrealizowane i czy odpowiadająca im znaczna redukcja emisji została osiągnięta do końca pięcioletniego okresu. Jeżeli chodzi o sektory objęte CBAM, proponuje się przywrócenie 15 % przydziału bezpłatnych uprawnień stopniowo wycofywanych ze względu na współczynnik

CBAM, począwszy od 2028 r., aby zmniejszyć tempo stopniowego wprowadzania CBAM i ograniczyć pozostałe ryzyko ucieczki emisji. Odpowiednie ograniczenie i opóźnienie stopniowego wycofywania przydziału bezpłatnych uprawnień do 2038 r. pozwoli na osiągnięcie tego celu. Uwzględnia się również przepisy dotyczące aktualizacji wartości wskaźników na okresy 2031–2035 i 2036–2040, rozszerzając tym samym zasady obecnej metodyki na te okresy.

- **Nowe sektorowe wskaźniki emisyjności oparte na cieple i paliwie:** wniosek zawiera przepis upoważniający Komisję do ustanowienia sektorowych wskaźników emisyjności opartych na cieple i paliwie na podstawie aktów delegowanych, o których mowa w art. 10a ust. 1.
- **Rekompensata kosztów pośrednich:** we wniosku nadal zezwala się państwom członkowskim na przyznawanie pomocy państwa w celu zrekompensowania niektórym sektorom elektrochłonnym części kosztów emisji przenoszonych na rynek energii elektrycznej (art. 10 ust. 6). Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne, we wniosku włączono sprawozdawczość w zakresie rekompensaty kosztów pośrednich do szerszej sprawozdawczości w zakresie wykorzystania dochodów z aukcji na podstawie rozporządzenia w sprawie zarządzania unią energetyczną, przy czym odpowiednią podstawę prawną stanowi przyszła zmiana rozporządzenia w sprawie zarządzania unią energetyczną.
- **Spalanie odpadów komunalnych:** proponuje się rozszerzenie obecnego zakresu EU ETS dotyczącego współspalania odpadów na wszelkie spalanie i współspalanie odpadów innych niż niebezpieczne. W tym celu proponuje się dodanie do załącznika I nowego, odrębnego działania obejmującego unieszkodliwianie lub odzysk w spalarniach i współspalarniach odpadów w przypadku odpadów innych niż niebezpieczne. Ponadto wniosek zawiera nowe definicje „odpadów niebezpiecznych” i „odpadów komunalnych” odpowiednio w art. 3 lit. ak) i art. 3 lit. al). Rozszerzenie EU ETS ma zastosowanie do emisji z instalacji spalania odpadów innych niż niebezpieczne o wydajności przekraczającej 3 tony na godzinę, jak określono w dyrektywie 2010/75/UE. Obowiązek umorzenia uprawnień w sektorze spalania odpadów komunalnych będzie stopniowo wprowadzany w latach 2031–2034, przy czym instalacje spalania odpadów komunalnych będą zobowiązane do umarzania 100 % zweryfikowanych emisji od 2034 r. (art. 12a). Na zasadzie odstępstwa państwa członkowskie wdrażające odpowiednie równoważne środki powinny kwalifikować się do tymczasowego krajowego wyłączenia. W odniesieniu do instalacji w regionach najbardziej oddalonych przewidziano opcjonalne ograniczone w czasie odstępstwo do dnia 31 grudnia 2035 r. Liczba uprawnień dodana do całkowitej liczby uprawnień w całej Unii w odniesieniu do sektora powinna być proporcjonalna do trajektorii stopniowego wprowadzania w latach 2031–2034 (art. 9). Nadal będą miały zastosowanie monitorowanie i raportowanie, a także weryfikacja i akredytacja (art. 14 i 15). Zasady monitorowania i raportowania określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/2066 zostaną poddane przeglądowi w zakresie, w jakim będzie to możliwe, aby zastosować je do sektora spalania odpadów komunalnych. Termiczne przekształcanie odpadów na potrzeby systemu ciepłowniczego kwalifikuje się do przydziału bezpłatnych uprawnień na podstawie przepisów dotyczących systemu ciepłowniczego. Wytwarzanie

energii elektrycznej nie kwalifikuje się do przydziału bezpłatnych uprawnień od 2013 r. Wykaz kwalifikujących się sposobów wykorzystania dochodów z aukcji (art. 10 ust. 3) zostanie rozszerzony, aby wspierać władze lokalne we wdrażaniu środków zgodnie z wyższymi etapami hierarchii postępowania z odpadami. Technologie, procesy i techniki, które bezpośrednio ograniczają emisje z instalacji spalania odpadów komunalnych, w szczególności wychwytywanie dwutlenku węgla, będą kwalifikowały się do wsparcia z Banku Dekarbonizacji Przemysłu, Funduszu Innowacyjnego i funduszu modernizacyjnego, aby przyspieszyć dekarbonizację przemysłu. Ponadto system ciepłowniczy wykorzystujący termiczne przekształcanie odpadów zostanie objęty przepisem dotyczącym przydziału bezpłatnych uprawnień dla instalacji systemu ciepłowniczego, przy czym przydział ten będzie kontynuowany po 2030 r. Aby monitorować emisje metanu i niezamierzone skutki rozszerzenia zakresu w celu pełnego uwzględnienia spalania i współspalania odpadów innych niż niebezpieczne, monitorowanie i raportowanie, a także weryfikacja i akredytacja w zakresie składowania odpadów innych niż niebezpieczne powinny zacząć mieć zastosowanie najpóźniej z chwilą pełnego rozszerzenia EU ETS na emisje ze spalania odpadów komunalnych. W tym celu we wniosku dodano unieszkodliwianie lub odzysk odpadów innych niż niebezpieczne na składowiskach odpadów jako nowe działanie w załączniku I do celów monitorowania, raportowania i weryfikacji zgodnie z art. 14 i 15 dyrektywy EU ETS. Przy opracowywaniu zasad monitorowania i raportowania należy wziąć pod uwagę przyszłe najlepsze dostępne techniki składowania odpadów, aby zapewnić spójność regulacyjną i integralność środowiskową, oraz należy opierać je na kompleksowym rejestrze składowisk odpadów, aby uniknąć obchodzenia przepisów i zapewnić skuteczność. Włączona zostanie klauzula dotycząca raportowania i przeglądu (art. 30 ust. 9) w celu monitorowania emisji metanu ze składowisk odpadów, uwzględnienia istotnych zmian w zakresie przekierowywania odpadów wbrew hierarchii postępowania z odpadami oraz oceny zasadności rozszerzenia EU ETS na emisje ze składowania. Wreszcie zmienia się pkt 5 załącznika I w celu usunięcia wyłączenia jednostek spalania odpadów komunalnych, które należy uwzględnić w zezwoleniu na instalację w przypadku przekroczenia progu wydajności danej działalności. Instalacje do spalania odpadów niebezpiecznych i jednostki spalania odpadów niebezpiecznych powinny nadal podlegać wyłączeniu.

- **Nietrwale wychwytywanie i utylizacja dwutlenku węgla (CCU):** włączenie spalania odpadów oznacza, że większość etapów cyklu życia produktu CCU, z którego może zostać uwolniony zawarty w nim węgiel, podlega obecnie ustalaniu opłat za emisję gazów cieplarnianych. Pozwala to na rozliczanie emisji w punkcie ich uwalniania z produktów, a nie w punkcie wychwytywania, co pozwala uniknąć ryzyka podwójnego liczenia emisji i ich niepełnego rozliczania. W związku z tym w przypadkach, w których dwutlenek węgla jest wychwytywany w sposób nietrwale i wykorzystywany w produktach pośrednich lub końcowych, z których dwutlenek węgla zostanie zgodnie z oczekiwaniami ponownie uwolniony w ramach działań już objętych EU ETS (np. w wyniku spalania odpadów z tworzyw sztucznych), art. 12 ust. 3b dyrektywy EU ETS odracza obowiązek umorzenia uprawnień do czasu uwolnienia CO₂ (moment emisji) w procesie wymienionym w załączniku I do dyrektywy EU ETS. We wniosku upoważniono Komisję do ustanowienia

wykazu produktów, z których dwutlenek węgla zostanie zgodnie z oczekiwaniami ponownie uwolniony w ramach działań już objętych ETS. W drodze wyjątku punktem rozliczeniowym wychwyconego dwutlenku węgla wbudowanego w paliwa syntetyczne jest moment, w którym paliwa są dystrybuowane do zużycia (moment dystrybucji), a nie moment, w którym paliwa są spalane w obiektach przemysłowych lub w sektorze transportu. W szczególności nowym punktem rozliczeniowym byłby punkt dystrybucji paliw, w odniesieniu do którego dodaje się nowe działanie w załączniku I. Ponadto, aby zapewnić pełne uwzględnienie wszystkich emisji dwutlenku węgla w łańcuchu CCU, zakres ETS w załączniku I należy rozszerzyć o wychwytywanie dwutlenku węgla w celu wykorzystania (obecnie obejmuje jedynie wychwytywanie w celu składowania), przetwarzanie wychwyconego dwutlenku węgla, skraplanie i podobne usługi oraz transport wychwyconego dwutlenku węgla w celu wykorzystania (obecnie zakres obejmuje jedynie transport w celu składowania).

- **Doprecyzowanie obowiązujących przepisów dotyczących zakresu, wydawania zezwoleń i sprawozdawczości:** proponuje się zmianę definicji „nowej instalacji”, aby zapewnić pełną koordynację z definicją „instalacji dotychczas działającej” zawartą w art. 2 pkt 1 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/331⁴¹, a tym samym dostosować tę definicję do praktyki i rozwiązać problem, jakim jest niemożliwość zastosowania żadnej z tych dwóch definicji przez okres 18 miesięcy. We wniosku doprecyzowano zakres i definicję działalności „Produkcja wodoru (H₂) i gazu do syntezy, przy zdolności produkcyjnej przekraczającej 5 ton dziennie” określonej w załączniku I do dyrektywy EU ETS. Wniosek obejmuje uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów wykonawczych, które ustanawiają minimalne przepisy horyzontalne na szczeblu UE dotyczące udzielania, cofania i zawieszania zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych, aby sprzyjać równym warunkom działania we wszystkich państwach członkowskich, rozwiązać problemy związane z wdrażaniem i zapewnić jasne zasady dotyczące statusu instalacji jako nowej instalacji lub instalacji dotychczas działającej w ramach EU ETS. Wreszcie wniosek zawiera zmiany, których celem jest doprecyzowanie podstawy prawnej i zasad koordynacji między procedurami sprawozdawczymi na podstawie art. 10 ust. 5 i art. 21 dyrektywy EU ETS.
- **Finansowanie właściwego funkcjonowania EU ETS i zarządzania nim:** ustanowienie warunków umożliwiających wprowadzenie dochodów przeznaczonych na finansowanie właściwego funkcjonowania EU ETS i zarządzania nim, w tym właściwego działania, funkcjonowania i bezpieczeństwa rejestru Unii (art. 19), oraz wdrożenie zasad warunkowości inwestycji w odniesieniu do przydziału bezpłatnych uprawnień.

Główne elementy decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej, w których wprowadza się zmiany, są następujące:

⁴¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/331 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia przejściowych zasad dotyczących zharmonizowanego przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w całej Unii na podstawie art. 10a dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 59 z 27.2.2019, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/331/oj).

- Oprócz proponowanego usunięcia mechanizmu unieważniania (COM(2026) 153 final⁴²) niniejszy wniosek wprowadza zintegrowany pakiet zmian w celu zapewnienia dynamicznego charakteru parametrów rezerwy stabilności rynkowej z biegiem czasu. Ma to uwzględniać zmniejszający się pułap i zapewniać, aby rezerwa pozostała odporna w celu utrzymania płynności.
- Po pierwsze, proponuje się, aby górne i dolne progi oraz liczba uwalnianych uprawnień (art. 1 ust. 5 i 6) zmniejszały się od 2029 r. o stałe 4 % rocznie. Dokładne wielkości tych wartości zaokrąglono do najbliższego miliona i określono w załączniku I do decyzji w sprawie rezerwy stabilności rynkowej.
- Po drugie, wniosek wprowadza zmiany w uwalnianiu uprawnień:
 - Wprowadza dolny bufor od 2028 r. (art. 1 ust. 5), który odzwierciedla logikę górnego bufora wprowadzonego w ramach przeglądu z 2023 r. Obecny dolny próg wynosi 400 mln, a obecna uwalniana ilość wynosi 100 mln. Oznacza to wartość dolnego bufora wynoszącą 300 mln uprawnień. Jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu (TNAC) mieści się między dolnym progiem a dolnym buforem, liczbę uprawnień uwolnionych z rezerwy stabilności rynkowej oblicza się jako „dolny próg – TNAC”, zamiast uwalniania stałej liczby 100 mln zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jeżeli wartość TNAC jest niższa od dolnego bufora, z rezerwy stabilności rynkowej uwalnia się 100 mln.
 - Proponuje się, aby od 2029 r. dolny próg wynoszący 400 mln, dolny bufor wynoszący 300 mln oraz liczba 100 mln uprawnień, które mają zostać uwolnione z rezerwy, gdy wartość TNAC będzie niższa od dolnego bufora, zmniejszały się co roku o stałe 4 %.
- Po trzecie, odsetek uprawnień umieszczanych w rezerwie zmniejsza się z 24 % do 12 % od 2028 r. (art. 1 ust. 5). Oznacza to, że w przypadku nadwyżki przyszłe umieszczanie uprawnień w rezerwie będzie rozłożone na dłuższy okres. W świetle malejącego pułapu i przyszłej napiętej sytuacji rynkowej korzystne jest rozłożenie umieszczania uprawnień w rezerwie na dłuższy okres. W związku z tym próg górnego bufora należy skorygować w dół do 947 mln, aby odzwierciedlić zmniejszony wskaźnik pobrania.
- Po czwarte, proponuje się zmiany w sposobie uwzględniania lotnictwa przy obliczaniu TNAC. Obecnie w art. 1 ust. 4a wymaga się, aby w obliczeniach od 2024 r. odzwierciedlano zapotrzebowanie netto ze strony lotnictwa. Artykuł ten zmieniono, aby uwzględnić w TNAC skumulowany wpływ zapotrzebowania netto ze strony lotnictwa w latach 2012–2023. Ma on zastosowanie od 2028 r., a uwzględnienie skumulowanego zapotrzebowania lotnictwa od 2012 r. w obliczeniach TNAC za 2027 r. zmniejsza TNAC o 173 mln uprawnień. Dzięki temu rezerwa stabilności rynkowej będzie lepiej reagować na zmiany na rynku, co pozwoli wcześniej uwalniać uprawnienia.

Główne zmiany w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim oraz rozporządzeniu FuelEU Maritime są następujące:

⁴² Procedura 2026/0085/COD, wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej decyzję (UE) 2015/1814 w odniesieniu do zaprzestania unieważniania uprawnień znajdujących się w rezerwie stabilności rynkowej.

- Wniosek ma na celu wprowadzenie uproszczeń dla operatorów wywiązujących się z obowiązków w zakresie MRW/ETS i FuelEU dzięki połączeniu odpowiednich cykli zgodności MRW oraz zminimalizowaniu istniejących powieżeń i obszarów rozbieżności. Wymaga to rozszerzenia zakresu rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji (zmieniony art. 2), aby uwzględnić zużycie energii oprócz danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i efektywności energetycznej, a także aktualizacji wymogów w zakresie monitorowania i raportowania (zmieniony art. 9 i art. 10) w celu zapewnienia, aby ten sam system MRW gromadził wszystkie istotne dane.
- Proponowane zmiany wymagają odpowiedniego dostosowania treści planu monitorowania i ustaleń dotyczących jego przedkładania (zmieniony art. 6), a także raportu na temat wielkości emisji (zmieniony art. 11). W związku z tym przedsiębiorstwa muszą uwzględniać i przedkładać wszystkie niezbędne informacje w jednym dokumencie w ramach wspólnej procedury, aby zapewnić zgodność z wymogami MRW zarówno w ramach MRW/ETS, jak i FuelEU.
- Wniosek wprowadza zmiany w zasadach weryfikacji, aby uwzględnić rozszerzenie rozporządzenia na zużycie energii oraz nowe wynikające z tego wymogi w zakresie raportowania (zmienione art. 13–16). Komisja powinna korzystać z uprawnień powierzonych jej w odniesieniu do zasad weryfikacji i akredytacji na podstawie przedmiotowego rozporządzenia z myślą o stworzeniu jednolitych ram akredytacji i weryfikacji mających zastosowanie w ramach MRW, ETS i FuelEU Maritime.
- We wniosku nadano ponadto Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod i zasad monitorowania, tak aby dostosować je do rozszerzonego zakresu rozporządzenia w związku z dodaniem nowych punktów danych dotyczących zużycia energii (zmieniony art. 5).
- Proponowane zmiany w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji wymagają odpowiednich zmian w rozporządzeniu FuelEU, zwłaszcza że pełne wdrożenie zasady jednorazowości monitorowania i raportowania odbywa się w ramach wspólnego cyklu zgodności w zakresie MRW.
- Ponadto we wniosku wprowadza się nowy art. 4a, aby doprecyzować rolę odpowiedzialnego organu administrującego w odniesieniu do obowiązków w zakresie MRW oraz ustanowić mechanizm przypisywania przedsiębiorstw żeglugowych objętych zakresem rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji odpowiedzialnym organom administrującym, aby jeszcze bardziej zwiększyć solidność systemu MRW.
- Wniosek ma również na celu dalsze wyrównanie warunków działania dzięki ukierunkowanemu rozszerzeniu zakresu EU ETS na niektóre kategorie statków (zmieniony art. 2 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji). To ukierunkowane rozszerzenie wymaga przyznania Komisji uprawnień delegowanych i wykonawczych, aby określić odpowiednie zasady monitorowania i raportowania (zmienione art. 5, 6 i 11 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji).

- Wniosek zawiera dostosowane przepisy, które mają zwiększyć skuteczność zabezpieczeń przed ryzykiem uchylania się od przepisów przez statki zaangażowane w operacje morskie lub wspierające takie operacje. Te dostosowane przepisy wymagają zmiany zakresu rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji (zmieniony art. 2 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji), włączenia nowych definicji (zmieniony art. 3 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji) oraz usunięcia wykazu „statków typu *offshore*” (zmieniony załącznik I do rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji). We wniosku przyznano Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu określenia odpowiednich zasad monitorowania i raportowania (zmienione art. 5, 6 i 11 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji).

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE i decyzję (UE) 2015/1814 w odniesieniu do zwiększania konkurencyjności i racjonalnej pod względem kosztów dekarbonizacji**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Porozumienie paryskie³, przyjęte w dniu 12 grudnia 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) („porozumienie paryskie”), weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Strony porozumienia paryskiego uzgodniły, że utrzymają wzrost średniej temperatury na świecie znacznie poniżej 2 °C ponad poziom sprzed epoki przemysłowej i że będą kontynuować starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej.
- (2) Pilna potrzeba utrzymania starań na rzecz osiągnięcia celu porozumienia paryskiego dotyczącego ograniczenia wzrostu temperatury poniżej 1,5 °C zyskała na znaczeniu w związku z ustaleniami poczynionymi w szóstym raporcie oceniającym przez Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu, że można ograniczyć globalne ocieplenie do 1,5 °C tylko pod warunkiem, że w ciągu bieżącego dziesięciolecia zostaną natychmiast zapewnione zdecydowane i trwałe redukcje globalnych emisji gazów cieplarnianych.
- (3) W dniu 5 listopada 2025 r. Unia przedłożyła na potrzeby UNFCCC swój ustalony na poziomie krajowym wkład (NDC), po jego zatwierdzeniu przez Radę. Ustalony na poziomie krajowym wkład wskazuje, że po ustaleniu celu klimatycznego Unii na 2040 r. i zgodnie z przewidywanymi przeglądami Komisja przygotuje architekturę polityki klimatycznej na okres po 2030 r. oraz wnioski dotyczące tych ram polityki

¹ Dz.U. C [...], [...], s. [...].² Dz.U. C [...], [...], s. [...].³ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

niezbędne do osiągnięcia celu na 2040 r. w sposób sprawiedliwy i racjonalny pod względem kosztów.

- (4) Ustalony na poziomie krajowym wkład przygotowano na podstawie wyników debaty politycznej zainicjowanej komunikatem Komisji z dnia 6 lutego 2024 r. pt. „Zabezpieczenie naszej przyszłości. Cel klimatyczny na 2040 r. i droga ku neutralności klimatycznej do 2050 r. jako fundamenty zrównoważonego, sprawiedliwego i dostatniego społeczeństwa”⁴, który opierał się na szeroko zakrojonej ocenie skutków, a także na uwagach zainteresowanych stron, zebranych w drodze konsultacji publicznych. Na tej ocenie skutków opiera się ocena skutków leżąca u podstaw niniejszej dyrektywy.
- (5) W Kompasie konkurencyjności dla UE⁵ i Pakcie dla czystego przemysłu⁶ wskazano dalszą dekarbonizację i przyspieszenie przechodzenia na gospodarkę o obiegu zamkniętym jako zasadnicze elementy służące dalszemu zmniejszeniu zależności Europy od paliw kopalnych oraz zwiększeniu konkurencyjności gospodarczej i odporności, a jednocześnie wyznaczono kierunek dostosowania unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) do zmieniającego się kontekstu geoeconomicznego przy jednoczesnym zachowaniu podstawowych elementów.
- (6) Szybko zmieniający się kontekst geopolityczny jeszcze bardziej uwypuklił znaczenie realizacji Paktu dla czystego przemysłu, który pozwoli zwiększyć bezpieczeństwo zasobów i rozwiązać problem zależności Europy od przywożonych paliw kopalnych, stanowiący główną przyczynę wyższych i bardziej niestabilnych cen energii. Konflikty w Ukrainie i na Bliskim Wschodzie ponownie stawiają Unię w obliczu niestabilnych i rosnących cen energii, które wynikają z zależności Europy od przywożonych paliw kopalnych, co szkodzi konkurencyjności przemysłu europejskiego. EU ETS powinien nadal być solidnym, przewidywalnym i skutecznym narzędziem przyspieszającym dekarbonizację, a tym samym powinien zmniejszać zależność UE od przywozu paliw kopalnych i zwiększać jej odporność, jednocześnie sprzyjając inwestycjom służącym przejściu na czystą energię, w tym w rodzime odnawialne źródła energii oraz inne bezemisyjne i niskoemisyjne źródła energii.
- (7) W swoich konkluzjach z dnia 19 marca 2026 r.⁷ Rada zwróciła się do Komisji, aby najpóźniej do lipca 2026 r. przedstawiła przegląd EU ETS z myślą o ograniczeniu zmienności opłat emisyjnych i złagodzeniu jej wpływu na ceny energii elektrycznej, łącznie z powiązanymi kosztami łańcucha dostaw, oraz na przekierowywanie działalności, przy jednoczesnym utrzymaniu zasadniczej roli ETS w transformacji klimatycznej i energetycznej dzięki rynkowemu sygnałowi cenowemu dotyczącemu emisji dwutlenku węgla pobudzającym inwestycje i innowacje. Parlament, Rada i Komisja podpisały plan działania „Jedna Europa, jeden rynek”, w którym jako termin docelowy osiągnięcia porozumienia w sprawie przeglądu EU ETS wyznaczono I kwartał 2027 r.⁸

⁴ COM(2024) 63 final.

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Kompas konkurencyjności dla UE, 29 stycznia 2025 r., COM(2025) 30 final.

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Pakt dla czystego przemysłu: wspólny plan działania na rzecz konkurencyjności i dekarbonizacji, 26 lutego 2025 r., COM(2025) 85 final.

⁷ Konkluzje Rady Europejskiej z dnia 19 marca 2026 r., EUCO 1/26 CO EUR 1, CONCL 1.

⁸ Plan działania „Jedna Europa, jeden rynek” Parlamentu Europejskiego, Rady Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej.

- (8) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁹ Unia ustanowiła cel zakładający osiągnięcie neutralności klimatycznej w całej gospodarce najpóźniej do 2050 r. oraz cel zakładający osiągnięcie następnie ujemnych emisji. Rozporządzenie to stanowi również, że Komisja ma starać się dostosować wszystkie przyszłe projekty środków lub wniosków ustawodawczych, w tym wniosków budżetowych, do celów tego rozporządzenia, a w każdym przypadku braku dostosowania przedstawić uzasadnienie takiego braku dostosowania w ocenie skutków towarzyszącej tym wnioskowi.
- (9) W rozporządzeniu (UE) 2021/1119, zmienionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/667¹⁰, ustanowiono wiążący unijny cel redukcji emisji gazów cieplarnianych netto (emisje po odliczeniu pochłaniania) do roku 2040 o 90 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. Cel ten obejmuje możliwość wykorzystania ograniczonej liczby wysokiej jakości międzynarodowych jednostek emisji, aby wnieść „odpowiedni wkład” w osiągnięcie celu na 2040 r., począwszy od 2036 r. Liczba ta może wynieść do 5 % emisji gazów cieplarnianych netto w UE z 1990 r., co odpowiada redukcji emisji gazów cieplarnianych netto w UE o co najmniej 85 % do 2040 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. Zgodnie z art. 4 ust. 5 lit. a) rozporządzenia (UE) 2021/1119 można rozważyć okres pilotażowy w latach 2031–2035.
- (10) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji ustanowionego w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 wymaga współdziału wszystkich sektorów gospodarki. W związku z tym należy dostosować ambitny cel EU ETS, tak aby był on zgodny z celem polegającym na ograniczeniu emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce do roku 2040, z celem zakładającym osiągnięcie neutralności klimatycznej najpóźniej do roku 2050 oraz z celem zakładającym osiągnięcie następnie ujemnych emisji, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2021/1119.
- (11) Ustalony na poziomie krajowym wkład Unii i jej państw członkowskich w ramach porozumienia paryskiego obejmuje emisje z lotnictwa podlegające skutecznemu ustalaniu opłat za emisję gazów cieplarnianych za pośrednictwem EU ETS, który do dnia 31 grudnia 2026 r. obejmuje wyłącznie loty w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), rozpoczynające się loty do Szwajcarii i loty do Zjednoczonego Królestwa. W ustalonym na poziomie krajowym wkładzie wskazano, że ewentualne rozszerzenie zakresu wynikałoby ze zmiany dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹ na podstawie niniejszej dyrektywy. Emisje z lotnictwa zgodnie z oczekiwaniami wzrosną, chyba że zwiększy się wykorzystanie paliw alternatywnych. Dodatkowych emisji lotniczych objętych EU ETS począwszy od 2027 r. nie należy jeszcze włączać do ustalonego na poziomie krajowym wkładu Unii i jej państw członkowskich ani uznawać za emisje do celów rozporządzenia (UE) 2021/1119.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/667 z dnia 11 marca 2026 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1119 w odniesieniu do ustanowienia klimatycznego celu pośredniego Unii na 2040 r. (Dz.U. L, 2026/667, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/667/oj>).

¹¹ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

- (12) Należy zapewnić dalsze wsparcie w ramach EU ETS na rzecz wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych, uzupełniające wiążące wymogi prawne wynikające z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405¹², mimo że wymogi te obowiązują również bez takiego wsparcia. W związku z tym dostępność zarezerwowanych uprawnień na korzystanie ze zrównoważonych paliw lotniczych i innych paliw lotniczych, które nie pochodzą z paliw kopalnych, na podstawie art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE, należy przedłużyć do 2040 r. Należy pokryć mniejszą część różnicy w cenie, aby mechanizm mógł obowiązywać przez dłuższy okres. Należy również zapewnić równe traktowanie wszystkich form napędu, w tym elektryfikacji. Rozszerzenie zakresu geograficznego EU ETS dla lotnictwa, w połączeniu z odpowiednim zwiększeniem całkowitej liczby uprawnień przydzielanych operatorom statków powietrznych, umożliwia zwiększenie liczby uprawnień na wspieranie alternatywnych technologii napędu i paliw.
- (13) Niezależnie od tego, że zakres ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych został tylko częściowo rozszerzony od stycznia 2029 r., wsparcie w ramach ETS na rzecz alternatywnych technologii napędu i paliw należy jednak rozszerzyć na wszystkie rozpoczynające się loty od tej daty. Zapewnia to równe traktowanie na wszystkich trasach rozpoczynających się na dowolnym lotnisku w Europejskim Obszarze Gospodarczym i sprzyja szybkiemu upowszechnianiu tych technologii i paliw.
- (14) Aby ograniczyć całkowite skutki klimatyczne lotnictwa, mechanizm wsparcia, o którym mowa w art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE, powinien również wspierać podejścia racjonalne pod względem kosztów. Stosowanie modeli prognozowania smug kondensacyjnych na potrzeby racjonalnego pod względem kosztów łagodzenia skutków smug kondensacyjnych, stanowi niskonakładowe uzupełnienie innych podejść wspieranych przez ten mechanizm. Powinien on opierać się na ograniczonej części liczby uprawnień zarezerwowanych na cele przewidziane w art. 3c ust. 6. Mechanizm powinien uzupełniać ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji skutków innych niż CO₂ emisji lotniczych zgodnie z art. 14 ust. 5 tej dyrektywy.
- (15) Z myślą o nagradzaniu najbardziej wydajnych instalacji należy rozszerzyć – w odniesieniu do instalacji wcześniej objętych EU ETS ze względu na wykorzystanie jednostek spalania o całkowitej nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW, które zmieniają swoje procesy produkcji w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i w związku z tym nie osiągają już tego progu – możliwość pozostania w EU ETS do końca dwóch kolejnych pięcioletnich okresów przydziału bezpłatnych uprawnień po zmianie ich procesów produkcji.
- (16) W przypadku lotów służbowych zarezerwowana liczba uprawnień powinna być dostępna wyłącznie w przypadku statków powietrznych wykorzystujących do napędu energię elektryczną lub wodór. Aby zapewnić jednolite warunki przydziału zarezerwowanych uprawnień zgodnie z art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia wykazu statków powietrznych uznawanych za służbowe statki powietrzne. Uprawnienia te powinny

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹³.

- (17) Z myślą o zapewnieniu, aby instalacje były zawsze objęte statusem nowej instalacji albo instalacji dotychczas działającej w każdym z pięcioletnich okresów, o których mowa w art. 11 dyrektywy 2003/87/WE, konieczna jest zmiana definicji nowej instalacji na mocy tej dyrektywy. W szczególności z łącznego odczytania definicji „nowej instalacji” zawartej w art. 3 lit. h) dyrektywy 2003/87/WE oraz definicji „instalacji dotychczas działającej” zawartej w art. 2 pkt 1 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/331¹⁴ wynika, że na koniec każdego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień powstaje luka trwająca 1,5 roku, rozpoczynająca się trzy miesiące przed przedłożeniem wykazu na następny okres zgodnie z art. 11 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE, w której żadna z tych dwóch definicji nie ma zastosowania. W związku z tym należy zmienić definicję „nowej instalacji”, aby dostosować ją do obecnej praktyki, zgodnie z którą instalację traktuje się jako dotychczas działającą tylko wtedy, gdy uwzględniono ją w wykazie przedłożonym zgodnie z art. 11 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do odpowiedniego okresu. W związku z tym każdą instalację otrzymującą zezwolenie po raz pierwszy w okresie rozpoczynającym się trzy miesiące przed datą przedłożenia wykazu na podstawie art. 11 ust. 1 i kończącym się w dniu 31 grudnia ostatniego roku odpowiedniego pięcioletniego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień należy uznawać za nową instalację w tym okresie. W sytuacji gdy instalacja otrzymuje po raz pierwszy zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych, które jest następnie cofane, a instalacja ta otrzymuje kolejne nowe zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych w tym samym okresie przydziału, instalacja powinna móc ponownie zostać objęta EU ETS dopiero w kolejnym okresie przydziału, jako nowa instalacja albo instalacja dotychczas działająca, w zależności od mającej zastosowanie kwalifikacji wynikającej z odpowiednich definicji zawartych w art. 3 lit. h) dyrektywy 2003/87/WE i art. 2 pkt 1 rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/331.
- (18) Unia ma osiągnąć neutralność klimatyczną najpóźniej do 2050 r., a wszystkie sektory gospodarki, w tym transport morski, muszą przyczynić się do osiągnięcia redukcji emisji ustanowionych rozporządzeniem (UE) 2021/1119, zgodnie z zaktualizowanym ustalonym na poziomie krajowym wkładem Unii. Dzięki włączeniu transportu morskiego do EU ETS od 2024 r. sektor ten wnosi sprawiedliwy wkład w osiągnięcie celów klimatycznych Unii, a także celów porozumienia paryskiego. W 2023 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła strategię dekarbonizacji żeglugi¹⁵ „do 2050 r. lub około 2050 r.” i uzgodniła opracowanie środków średnioterminowych w celu jej wdrożenia, biorąc pod uwagę zestaw proponowanych środków obejmujących zarówno elementy techniczne, jak i gospodarcze. Przyjęcie i wdrożenie takiego globalnego środka skutecznie ustalającego opłatę za emisję gazów cieplarnianych z transportu morskiego równoległe z EU ETS wiązałoby się z ryzykiem

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹⁴ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/331 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia przejściowych zasad dotyczących zharmonizowanego przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w całej Unii na podstawie art. 10a dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 59 z 27.2.2019, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/331/oj).

¹⁵ Załącznik 1, rezolucja MEPC.377(80), przyjęta w dniu 7 lipca 2023 r., Strategia IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków.

podwójnych płatności ze strony przedsiębiorstw żeglugowych. Przepisy dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do transportu morskiego powinny zostać poddane przeglądowi w przypadku przyjęcia przez IMO globalnego środka rynkowego w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego. W tym celu Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w terminie 18 miesięcy od przyjęcia takiego środka i przed rozpoczęciem jego funkcjonowania. W sprawozdaniu tym Komisja powinna zbadać ten globalny środek rynkowy pod względem jego ambicji w świetle celów porozumienia paryskiego, jego ogólnej integralności środowiskowej, w tym w porównaniu z przepisami dyrektywy 2003/87/WE dotyczącymi transportu morskiego, oraz wszelkich kwestii związanych ze spójnością EU ETS i tego środka, łącznie z unikaniem podwójnych płatności. W stosownych przypadkach oraz w celu zapobieżenia takiemu ryzyku podwójnych płatności, a jednocześnie zapewnienia, aby nie doszło do regresu w zakresie ochrony środowiska, w towarzyszącym wniosku ustawodawczym należy przewidzieć mechanizm odliczeniowy IMO, zgodnie z którym należy zezwolić przedsiębiorstwom żeglugowym na umorzenie mniejszej liczby uprawnień niż ich zweryfikowane emisje w zakresie, w jakim emisje te podlegają również skutecznemu ustalaniu opłat za emisję gazów cieplarnianych w ramach środka IMO. Aby uwzględnić potencjalną rolę Unii we wspieraniu szerzej zakrojonych międzynarodowych działań na rzecz dekarbonizacji transportu morskiego, w towarzyszącym wniosku ustawodawczym należy przewidzieć środek, zgodnie z którym uprawnienia należy zarezerwować na wsparcie krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich.

- (19) Nadal konieczne będą znaczne inwestycje wspierające dekarbonizację transportu morskiego, w tym inwestycje w modernizację floty i wdrażanie czystych technologii. Jednocześnie państwa członkowskie o szczególnie wysokiej koncentracji przedsiębiorstw żeglugowych w stosunku do liczby ludności nadal ponoszą proporcjonalnie wyższe koszty administracyjne związane z wdrażaniem EU ETS na potrzeby wspierania dekarbonizacji transportu morskiego, w tym inwestycji kapitałowych w sektorze morskim – między innymi w portach i przedsiębiorstwach żeglugowych – oraz koszty stosowania zrównoważonych paliw i technologii napędu. Tymczasowy przydział uprawnień przewidziany w art. 3ga ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2003/87/WE przyczynia się do osiągnięcia tych celów dzięki wykorzystaniu odpowiednich dochodów z aukcji zgodnie z niniejszą dyrektywą. Należy zatem przedłużyć okres jego stosowania do dnia 31 grudnia 2038 r. Do dnia 30 września 2035 r. Komisja powinna ocenić, czy uzasadnione jest dalsze przedłużenie.
- (20) Odejście od paliw kopalnych, wraz z poprawą efektywności energetycznej, ma zasadnicze znaczenie dla dekarbonizacji sektora morskiego. Odejście to utrudniają jednak różnice w cenie między konwencjonalnymi paliwami kopalnymi a zrównoważonymi paliwami żeglugowymi, a także tempo wdrażania bezemisyjnych technologii napędu, takich jak systemy napędu elektrycznego i napędu wiatrowego. Aby zmniejszyć ryzyko związane z inwestycjami w dekarbonizację sektora morskiego w Unii, pożądane jest zatem wsparcie dla podmiotów, które wcześniej podejmują działania. W związku z tym w okresie od dnia 1 stycznia [2028 r./pierwszy rok po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] do dnia 31 grudnia 2040 r. należy zarezerwować 110 mln uprawnień, które należy przydzielić przedsiębiorstwom żeglugowym, na przejrzystych, równych i niedyskryminacyjnych zasadach, w celu pokrycia części różnicy w cenie między konwencjonalnymi paliwami kopalnymi a kwalifikującymi się zrównoważonymi paliwami żeglugowymi, a także całości lub części dodatkowych kosztów poniesionych w związku z wdrażaniem i eksploatacją

kwalifikujących się bezemisyjnych technologii napędu oraz technologii niezbędnych do stosowania kwalifikujących się zrównoważonych paliw żeglugowych po zweryfikowaniu eksploatacji z wykorzystaniem takich paliw. W przypadku gdy uprawnienia przydziela się przedsiębiorstwu żeglugowemu w ramach tej rezerwy, przedsiębiorstwo żeglugowe powinno uwzględnić taki przydział, jeżeli zamierza przenieść na inny podmiot koszty wynikające z umorzenia uprawnień zgodnie z mechanizmem zwrotu określonym w art. 3gc dyrektywy 2003/87/WE. Na przykład ustalenia umowne mogą przewidywać przeniesienie przydzielonych uprawnień z przedsiębiorstwa żeglugowego na inny podmiot. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, aby uzupełnić dyrektywę 2003/87/WE o szczegółowe przepisy niezbędne do stosowania tej rezerwy, oraz do przyjmowania aktów wykonawczych, aby ustanowić wykaz portów spoza Unii i państw trzecich, do których powinno mieć zastosowanie odstępstwo od wymogów dotyczących pochodzenia.

- (21) Biorąc pod uwagę zmieniającą się dojrzałość technologiczną i handlową zrównoważonych paliw żeglugowych i bezemisyjnych alternatywnych technologii napędu, Komisja powinna przeprowadzić ocenę funkcjonowania rezerwy ustanowionej na mocy art. 3gaa.
- (22) Problemem jest omijanie przepisów przez przedsiębiorstwa żeglugowe, w szczególności dlatego, że może ono podważać integralność środowiskową EU ETS. Aby ograniczyć ryzyko zawijania kontenerowców do portów poza Unią w celu ominięcia przepisów oraz przenoszenia działalności związanej z przeładunkiem kontenerów poza Unię, w dyrektywie 2003/87/WE przewidziano wyłączenie z definicji „portu zawinięcia” postojów kontenerowców w sąsiadującym porcie przeładunku kontenerów określonym w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie art. 3ga ust. 2 tej dyrektywy. Kryterium dotyczące udziału portu w przeładunku kontenerów może jednak nie obejmować w odpowiedni sposób portów poza Unią, które wykazują duży potencjał przyciągania działalności przeładunkowej z portów Unii i w których przeładunek kontenerów stanowi większość ruchu kontenerowego. Należy zatem ustalić to kryterium na poziomie 50 % zamiast 65 %. Ponadto z definicji „portu zawinięcia” należy wyłączyć porty posiadające infrastrukturę niezbędną do działalności związanej z przeładunkiem kontenerów, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie Unii, a mianowicie w odległości do 150 mil morskich od portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego. W celu zapewnienia proporcjonalności środka i równego traktowania należy uwzględnić środki o skutku równoważnym z dyrektywą 2003/87/WE, stosowane w państwach trzecich. Obejmuje to porty w państwie trzecim, z którym zawarto umowę w sprawie powiązania ETS. Aby lepiej uwzględniać poważne zakłócenia na rynku żeglugi, które mogą szybko zmienić wzorce przeładunku kontenerów, Komisja powinna dokonywać przeglądu ważności wykazu identyfikującego sąsiadujące porty przeładunku kontenerów raz w roku, a nie raz na dwa lata. Ze względu na skuteczność administracyjną Komisja powinna być jednak uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zmieniających wykaz sąsiadujących portów przeładunku kontenerów wyłącznie w razie potrzeby, na przykład gdy dany port przestaje spełniać kryteria, które pozwalają na uznanie go za sąsiadujący port przeładunku kontenerów. Aby jeszcze bardziej ograniczyć ryzyko zawinięć do portów poza Unią w celu ominięcia przepisów oraz delokalizacji działalności związanej z przeładunkiem kontenerów poza Unię, należy przewidzieć środek uzupełniający. Środek taki powinien polegać na tymczasowym odstępstwie od obowiązków umorzenia uprawnień na mocy dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do niektórych działań w zakresie transportu morskiego

prowadzonych przez duże kontenerowce, które wykonują rejsy dalekobieżne między portami poza Unią a portami Unii.

- (23) Aby uniknąć kosztów przestrzegania przepisów EU ETS lub je zminimalizować, przedsiębiorstwa żeglugowe prowadzące lub wspierające operacje morskie mogą być skłonne do korzystania z baz znajdujących się poza Unią zamiast baz znajdujących się w Unii lub do dokonywania dodatkowych zawinięć do portów poza Unią w celu ominięcia przepisów. Aby zmniejszyć ryzyko obchodzenia przepisów i zapewnić równe warunki działania, należy zmienić definicję „portu zawinięcia” w celu uwzględnienia obszarów operacji morskich, na których przedsiębiorstwa żeglugowe prowadzą lub wspierają operacje morskie, w tym działalność w zakresie badań naukowych dotyczących zasobów dna morskiego i jego podglebia oraz działalność związaną z projektowaniem, planowaniem, budową, eksploatacją, konserwacją i likwidacją instalacji morskich i infrastruktury morskiej.
- (24) Emisje ze statków o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, stanowią około 15 % emisji ze statków objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, jednak emisje te pochodzą z dużej liczby statków. Włączenie emisji z niektórych kategorii statków o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, przyczyni się do zwiększenia skuteczności EU ETS i wyrównania warunków działania względem statków o pojemności brutto 5 000 jednostek i większej, w związku z czym statki te należy objąć zakresem niniejszej dyrektywy. Nie później niż do dnia 31 grudnia 2031 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym powinna zbadać wykonalność oraz gospodarcze, środowiskowe i społeczne skutki włączenia do dyrektywy 2003/87/WE emisji ze statków ro-pax i statków pasażerskich o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek.
- (25) Obecne przewidziane w dyrektywie 2003/87/WE odstępstwa od obowiązku umorzenia uprawnień dla statków klasy lodowej, rejsów obejmujących regiony najbardziej oddalone i małe wyspy bez stałego połączenia lądowego oraz niektórych usług transportu pasażerskiego świadczonych w ramach obowiązków świadczenia usług publicznych lub umów o świadczenie usług publicznych mają wygasnąć z dniem 31 grudnia 2030 r. Chociaż dokonuje się postępów w dekarbonizacji statków klasy lodowej oraz flot obsługujących te trasy i świadczących te usługi, a innowacyjne technologie, takie jak elektryczny napęd bateryjny i napęd wiatrowy, stają się coraz bardziej opłacalne, wdrażanie na dużą skalę rozwiązań w zakresie redukcji emisji na tych statkach, które są ważne z punktu widzenia łączalności, pozostaje ograniczone, w szczególności ze względu na potrzeby infrastrukturalne i inwestycyjne. Aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na to przejście¹⁶ oraz w związku z potrzebą zapewnienia ciągłości terytorialnej, łączalności i przystępności cenowej podstawowych usług morskich, czas obowiązywania tych odstępstw należy przedłużyć o ograniczony okres. Biorąc pod uwagę szczególne wyzwania techniczne i operacyjne związane z dekarbonizacją statków klasy lodowej, przed wygaśnięciem odstępstwa mającego zastosowanie do tych statków Komisja powinna dokonać przeglądu postępów we wdrażaniu odpowiednich technologii niskoemisyjnych

¹⁶

Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu i Ricardo, *Electric vessels and wind-assisted propulsion systems - opportunities for the EU maritime industry and value chain – Final report* [Statki elektryczne i systemy napędu wiatrowego – możliwości dla przemysłu morskiego i łańcucha wartości UE – sprawozdanie końcowe], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2026, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/7505429>.

i bezemisyjnych oraz ocenić stosowność przedłużenia tego odstępstwa na okres po dniu 31 grudnia 2035 r.

- (26) Aby wesprzeć globalne działania w dziedzinie klimatu i ułatwić ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych w państwach trzecich, należy udzielić wsparcia państwom trzecim w odniesieniu do emisji, które nie podlegają jeszcze obowiązkowi umorzenia uprawnień na mocy dyrektywy 2003/87/WE. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany, w stosownych przypadkach, zakresu geograficznego określonego w art. 3ga ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do emisji z transportu morskiego uwalnianych w trakcie rejsów między Unią a państwem trzecim, któremu udziela się wsparcia. Aby uzupełnić dyrektywę 2003/87/WE, Komisja powinna być również uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu ustanowienia przepisów dotyczących funkcjonowania tego wsparcia na rzecz państw trzecich. Ułatwiłoby to również wdrożenie umowy w sprawie powiązania ETS opracowywanej ze Zjednoczonym Królestwem.
- (27) Aby zaradzić niejasnościom we wdrażaniu i rozbieżnym praktykom państw członkowskich, a także umożliwić reagowanie na utrzymujące się przypadki nieprzestrzegania dyrektywy 2003/87/WE, należy doprecyzować obowiązujące przepisy dotyczące udzielania, zawieszania i cofania zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych przez właściwe organy oraz dalej je rozwijać w celu większej harmonizacji. Aby zapewnić zharmonizowane warunki wykonania art. 6 dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do udzielania, zawieszania i cofania zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych przez właściwe organy, Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych. Takie uprawnienia powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (28) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959¹⁷ zmieniała dyrektywę 2003/87/WE przez rozszerzenie na wszystkie środki transportu działania określonego w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE dotyczącego transportu rurociągowego gazów cieplarnianych w celu magazynowania. Rozwój tej działalności uwidocznił złożoność procesu wyznaczania organu administrującego w przypadkach transportu transgranicznego, w związku z czym konieczne okazało się doprecyzowanie, które państwo członkowskie powinno udzielać zezwoleń operatorowi infrastruktury transportu CO₂. Z myślą o zapewnieniu jasności, a tym samym przyspieszeniu wydawania zezwoleń, należy ustanowić jasną zasadę, mającą zastosowanie we wszystkich przypadkach, zgodnie z którą właściwym organem powinien być organ państwa członkowskiego, w którym zbiera się CO₂, czyli państwa, w którym się go wychwytuje. Właściwy organ powinien być odpowiedzialny za transport tego CO₂ do czasu odebrania CO₂ przez operatora w innym państwie członkowskim. Państwa członkowskie, w których odbywa się wyłącznie tranzyt CO₂, nie powinny być zaangażowane w wydawanie zezwoleń na działalność związaną z transportem CO₂.
- (29) Aby osiągnąć unijny cel redukcji emisji o 90 % do 2040 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r., należy od 2031 r. dostosować tempo redukcji emisji w sektorach objętych EU ETS. Należy zatem dostosować współczynnik liniowy redukcji przewidziany w art. 9 dyrektywy 2003/87/WE.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

- (30) Stopa redukcji powinna również uwzględniać przepisy Europejskiego prawa o klimacie dotyczące wykorzystania wysokiej jakości międzynarodowych jednostek emisji jako odpowiedniego wkładu w osiągnięcie celu klimatycznego UE na 2040 r., począwszy od 2036 r. Międzynarodowe jednostki emisji należy włączyć do przyszłego prawodawstwa w dziedzinie klimatu z wykorzystaniem jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności. Wykorzystanie jednostek emisji powinno stanowić wsparcie zarówno dla UE, jak i państw trzecich w osiąganiu redukcji emisji gazów cieplarnianych zgodnie z porozumieniem paryskim. Należy zapewnić wysoką integralność jednostek emisji, a w stosownych przypadkach można uzupełnić zasady opracowane na podstawie art. 6 ust. 4 porozumienia paryskiego. Konkretna rola i zastosowanie międzynarodowych jednostek emisji będą opierać się na ocenie skutków i będą uzależnione od opracowania prawa Unii ustanawiającego solidne kryteria o wysokim poziomie integralności i inne zabezpieczenia. W związku z ustanowieniem instrumentu zakupu międzynarodowych jednostek emisji w celu zmniejszenia ogólnej skali działań wewnętrznych o maksymalnie 5 punktów procentowych docelowe redukcje emisji w ramach EU ETS należy dostosować do ogólnego poziomu ambicji zakładającego wewnętrzną redukcję emisji w UE o 90 % do 2035 r. i o 85 % w latach 2036–2040. Należy to odzwierciedlić w niższym współczynniku liniowym redukcji EU ETS od 2036 r., a także należy zarezerwować uprawnienia na zakup liczby międzynarodowych jednostek emisji, która odpowiada zmniejszeniu poziomu ambicji w ramach EU ETS. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie rozwoju rynku międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności, z uwzględnieniem kryteriów określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, oraz wkładu tych jednostek w osiągnięcie poziomu ambicji klimatycznych dotyczących działań wymienionych w załączniku. Z zastrzeżeniem ustaleń tego sprawozdania współczynnik liniowy redukcji od 2036 r. powinien powrócić do trajektorii dla sektorów objętych ETS dostosowanej do wewnętrznej redukcji emisji w UE o 90 % do 2040 r. w przypadku braku dostępności racjonalnych pod względem kosztów międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności.
- (31) Pochłanianie dwutlenku węgla wprowadzono jako element elastyczności w Europejskim prawie o klimacie, aby umożliwić UE osiągnięcie celu klimatycznego na 2040 r. w sposób bardziej racjonalny pod względem kosztów, ponieważ kompensowanie niektórych emisji będzie bardziej opłacalne w drodze ich pochłaniania niż ich redukcji. W szczególności może ono przyczynić się do zrekompensowania pozostałych trudnych do zredukowania emisji gazów cieplarnianych w sektorach objętych EU ETS. W tym kontekście EU ETS powinien przyczyniać się do upowszechniania i finansowania trwałego pochłaniania, między innymi dlatego, że może ono być generowane w ramach działań już objętych EU ETS. Rezygnacja z elastyczności, jaką zapewnia trwałe pochłanianie dwutlenku węgla, odbywałaby się w perspektywie średnio- i długoterminowej kosztem konkurencyjności UE i środowiska. W połączeniu z innymi zmianami w systemie, w tym zmianami pułapu całkowitych emisji i rezerwy stabilności rynkowej, włączenie trwałego pochłaniania dwutlenku węgla może przyczynić się do ograniczenia kosztów i poprawy płynności w EU ETS w miarę zmniejszania się jego pułapu. Włączenie trwałego pochłaniania dwutlenku węgla może również stanowić zachętę do opracowywania i wdrażania powstających technologii ujemnych emisji. Po 2040 r. może zaistnieć potrzeba opracowania alternatywnych lub uzupełniających mechanizmów generowania trwałego pochłaniania, aby osiągnąć neutralność emisyjną w 2050 r., a następnie ujemne emisje netto. Wszelkie dostosowania pułapu

określonego w art. 9 powinny uwzględniać emisje EOG i Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), a także włączenie trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii.

- (32) Włączenie do EU ETS opiera się na podstawowej zasadzie, zgodnie z którą anulowanie jednostki pochłaniania zastępuje umorzenie uprawnienia do emisji, co stanowi uiszczenie opłaty za wyemitowanie tony CO₂. W związku z tym do EU ETS można włączyć tylko trwałe pochłanianie. Ponadto należy preferować włączanie do EU ETS tylko takiego pochłaniania, w przypadku którego ewentualne uwolnienia podlegają monitorowaniu i powodują obowiązek umorzenia uprawnień w EU ETS.
- (33) Obecna różnica cenowa między trwałym pochłanianiem dwutlenku węgla a uprawnieniami oznacza, że konieczne będzie wspieranie trwałego pochłaniania w sposób przewidywalny, aby zapewnić jego generowanie zgodnie z dodatkową przestrzenią emisyjną utworzoną w ramach ETS dzięki wydawaniu uprawnień. Ponadto, ze względu na nowatorski charakter tych instrumentów, ich włączenie musi stanowić ochronę EU ETS przed niepewnością i gwarantować integralność środowiskową jednostek wykorzystywanych do kompensowania emisji w ramach EU ETS. W związku z tym Komisja powinna włączyć pochłanianie do EU ETS. W tym celu całkowitą liczbę uprawnień w EU ETS należy zwiększyć o liczbę uprawnień, które należy przydzielić Komisji na zakup równoważnej ilości trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, aby skompensować nowo utworzone uprawnienia. Do tej liczby uprawnień nie powinien mieć zastosowania współczynnik liniowy redukcji, ponieważ odpowiada ona ilości pochłaniania, którą należy zakupić. Oprócz tych nowo utworzonych uprawnień należy przydzielić Komisji dalsze uprawnienia, aby generować dochody z ich sprzedaży na aukcji przeznaczone na zakup trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, z uwagi na oczekiwaną różnicę kosztów między uprawnieniami a pochłanianiem dwutlenku węgla. W przypadku gdy na finansowanie pochłaniania dwutlenku węgla wymagana jest mniejsza niż oczekiwano liczba uprawnień, niewykorzystane uprawnienia należy z powrotem włączyć do liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9 dyrektywy 2003/87/WE. Cel netto EU ETS odpowiada emisjom brutto pomniejszonym o trwałe pochłanianie dwutlenku węgla podlegające włączeniu.
- (34) Aby ułatwić operatorom, przedsiębiorstwom żeglugowym i operatorom statków powietrznych korzystanie z trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, należy umożliwić im kompensowanie własnych emisji pochodzących z paliw kopalnych przez wychwytywanie i trwałe składowanie własnych biogenych emisji CO₂, certyfikowanych jako jednostki trwałego pochłaniania dwutlenku węgla zgodnie z metodykami certyfikacji trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii w drodze wychwytywania i składowania biogenych emisji CO₂ (BioCCS), ustanowionymi na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3012¹⁸. Aby uniknąć podwójnego liczenia, jednostki pochłaniania dwutlenku węgla wykorzystywane do celów kompensacji własnych emisji należy anulować w rejestrze unijnym przewidzianym w art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3012¹⁹. Ten mechanizm kompensowania nie może wiązać się

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3012 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie ustanowienia unijnych ram certyfikacji trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, technik węgłochłonnych oraz składowania dwutlenku węgla w produktach (Dz.U. L, 2024/3012, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj>).

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3012 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie ustanowienia unijnych ram certyfikacji trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, technik

z generowaniem ujemnych emisji ani z uzyskiwaniem uprawnień. Powinien on prowadzić do dostosowania liczby uprawnień przydzielonych na zakup pochłaniania dwutlenku węgla oraz ilości pochłaniania dwutlenku węgla, którą należy zakupić, aby zapobiec wzrostowi całkowitej przestrzeni emisyjnej powyżej limitu wynikającego z włączenia w ramach programu zakupów.

- (35) Wszystkie dostosowania pułapu określonego w art. 9, a także ilość trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii, którą należy włączyć, powinny uwzględniać emisje EOG i Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu.
- (36) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3012 ustanowiono ramy certyfikacji pochłaniania dwutlenku węgla, składowania dwutlenku węgla w produktach i technik węglochłonnych w Unii. Rozporządzenie w sprawie pochłaniania dwutlenku węgla i technik węglochłonnych (CRCF) przewiduje przejrzystość o wysokiej integralności w odniesieniu do czasu składowania dwutlenku węgla, ponieważ węgiel uznaje się za składowany tylko wtedy, gdy działanie podlega monitorowaniu i odpowiednim zasadom dotyczącym odpowiedzialności. Aby uznać składowanie dwutlenku węgla z zastosowaniem rozwiązań opartych na zasobach przyrody za trwałe, konieczne będzie zapewnienie wystarczająco długoterminowego monitorowania działania związanego z technikami węglochłonnymi oraz odpowiednie przejście wszelkiej odpowiedzialności za przyszłe uwolnienie za pomocą możliwych do wyegzekwowania mechanizmów finansowych, instytucjonalnych i umownych, takich jak fundusz na rzecz trwałości. W związku z tym Komisja powinna zbadać ewentualny wkład rozwiązań opartych na zasobach przyrody i technik węglochłonnych w trwałe pochłanianie w kontekście przeglądu niniejszej dyrektywy.
- (37) EU ETS jest istotnym narzędziem finansowania działań w związku ze zmianą klimatu. Od 2013 r. wygenerował on znaczne dochody, z których większość przydzielono państwom członkowskim, oraz przydzielił bezpłatne uprawnienia o równie znaczącej wartości. Aby w pełni wykorzystać jego potencjał, dochody z ETS należy wykorzystywać strategicznie do przyspieszenia dekarbonizacji, a tym samym do zwiększenia konkurencyjności przemysłu. Chociaż od czerwca 2023 r. państwa członkowskie są zobowiązane przeznaczać wszystkie dochody z ETS na cele klimatyczne i energetyczne oraz zapewniać przejrzystość, obecny sposób wydatkowania tych środków ujawnia niedociągnięcia. Obszary krytyczne, takie jak dekarbonizacja przemysłu – który odpowiada za znaczną część emisji w UE – otrzymują nieproporcjonalnie niskie finansowanie, podobnie jak inne obszary, które mają zasadnicze znaczenie dla dekarbonizacji. Ponadto niektóre inwestycje mogą podważać neutralność klimatyczną, gdyż utrwalają zależność od technologii wysokoemisyjnych, a tym samym prowadzą do długotrwałego uzależnienia od tych technologii.
- (38) Dekarbonizacja przemysłu będzie wymagała bezpośredniej lub pośredniej elektryfikacji procesów, w których obecnie wykorzystuje się paliwa kopalne, co wiąże się również z potrzebami inwestycyjnymi w systemie energetycznym. Plan działania na rzecz elektryfikacji²⁰ obejmuje konkretne środki umożliwiające i przyspieszające przystępną cenowo elektryfikację przemysłu. Pilnym priorytetem jest przygotowanie systemu energetycznego na dodatkowe zapotrzebowanie wynikające z projektów dekarbonizacji przemysłu, w szczególności wokół klastrów przemysłowych. Dzięki

węglochłonnych oraz składowania dwutlenku węgla w produktach (ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj>).

²⁰ [Należy dodać pełne odniesienie] COM(2026) 595.

wykorzystaniu krajowych dochodów z ETS do wspierania inwestycji we wzmacnianie sieci, w magazynowanie energii elektrycznej i w inne warianty zwiększające elastyczność systemu elektroenergetycznego, a także w przyspieszone planowanie i wydawanie zezwoleń na szczeblu lokalnym i regionalnym przemysł będzie dysponował przystępnymi cenowo i niezawodnymi możliwościami wykorzystania elektryfikacji do celów dekarbonizacji.

- (39) Aby uwzględnić te aspekty, należy zobowiązać państwa członkowskie do wydatkowania minimalnej części swoich dochodów na cele priorytetowe ukierunkowane na dekarbonizację sektorów objętych ETS i związane z nią potrzeby inwestycyjne w systemie energetycznym. Powinno to obejmować inwestycje w dekarbonizację przemysłu (w sektorach takich jak produkcja stali, chemikaliów i nawozów – które odgrywają ważną rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa żywnościowego) z wykorzystaniem elektryfikacji, wychwytywania, składowania i utylizacji dwutlenku węgla oraz innych czystych technologii; w źródła czystej energii i infrastrukturę sieciową; w transport niskoemisyjny (zwłaszcza morski i lotniczy); w środki w zakresie dekarbonizacji gospodarowania odpadami i obiegu zamkniętego mające na celu dekarbonizację sektorów objętych ETS; w rozwój rynków pionierskich produktów niskoemisyjnych i produktów o zamkniętym cyklu życia (takich jak nawozy pochodzenia biologicznego, chemikalia pochodzenia biologicznego i stal ekologiczna), które przynoszą korzyści również użytkownikom końcowym, takim jak rolnicy; oraz w badania naukowe i innowacje w tych dziedzinach. Priorytetowo należy potraktować elektryfikację ciepła technologicznego w przemyśle tam, gdzie jest ona technicznie wykonalna, co zwiększy bezpieczeństwo energetyczne. Jeżeli chodzi o nawozy, inwestycje powinny w szczególności wspierać użytkowników końcowych w stosowaniu nawozów pochodzenia biologicznego, nawozów organicznych i nawozów o obiegu zamkniętym, zgodnie z Planem działania w sprawie nawozów²¹. Jeżeli chodzi o rozwiązania oparte na przyrodzie, które przyczyniają się do dekarbonizacji, państwa członkowskie powinny uwzględnić priorytety, środki i potrzeby finansowe, jakie określono w krajowych planach odbudowy zasobów przyrodniczych ustanowionych na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1991. Ponadto inwestycje należy umożliwić tylko wtedy, gdy są zgodne z długoterminowymi celami klimatycznymi Unii, z wyłączeniem inwestycji utrwalających zależność od paliw kopalnych w produkcji energii elektrycznej. Państwa członkowskie powinny również mieć możliwość wykorzystania dochodów do uzupełnienia mechanizmów finansowania ETS.
- (40) Przejrzystość i widoczność wykorzystania dochodów z aukcji mają zasadnicze znaczenie dla akceptowalności i wiarygodności unijnej polityki klimatycznej. Państwa członkowskie powinny być zobowiązane do publicznego informowania za pośrednictwem wielu kanałów, takich jak dokumentacja projektu i publiczne nośniki informacji, że dane działania są finansowane z ETS. Stosowanie znormalizowanego oznakowania UE będzie kluczowym narzędziem zapewniającym tę widoczność. Takie reformy dotyczące wykorzystania dochodów z aukcji należy uzupełnić zmianami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999²², które zobowiążą

²¹ COM(2026) 310 final.

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu

państwa członkowskie do uwzględnienia planowanego wykorzystania dochodów z aukcji w ramach ETS w ich krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu (KPEiK). Ten obowiązek planowania *ex ante* zapewni strategiczne dostosowanie do krajowych i ogólnounijnych celów klimatycznych, ułatwi udział zainteresowanych stron na większą skalę oraz poprawi monitorowanie, kontrolę publiczną i widoczność.

- (41) Państwa członkowskie przedkładają Komisji coroczne sprawozdania z wdrażania dyrektywy 2003/87/WE zgodnie z jej art. 21. Na tej podstawie Komisja publikuje sprawozdanie na temat funkcjonowania europejskiego rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla. Należy zatem doprecyzować sposób wykorzystywania zgłoszonych danych przez dodanie odesłania do art. 21 ust. 1 w art. 10 ust. 5 tej dyrektywy. Aby dostosować się do istniejącej praktyki, roczny termin składania sprawozdań należy ustalić na dzień 30 czerwca. Komisja powinna opublikować sprawozdanie na temat funkcjonowania europejskiego rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla w terminie sześciu miesięcy od otrzymania odpowiednich informacji i sprawozdań od państw członkowskich. Oprócz publikacji tego sprawozdania należy znieść odrębny obowiązek sprawozdawczy Komisji na mocy art. 21, aby zmniejszyć obciążenie administracyjne. Wymiana informacji zorganizowana przez Komisję zgodnie z art. 21 ust. 5 nie powinna już dotyczyć stosowania jednostek redukcji emisji z mechanizmu wspólnego wdrożenia (JI) i jednostek poświadczonej redukcji emisji z mechanizmu czystego rozwoju (CDM) w ramach EU ETS, ponieważ CDM i JI zastąpiono nowym mechanizmem rynkowym ustanowionym na mocy porozumienia paryskiego.
- (42) Aby ograniczyć ryzyko ucieczki emisji i wspierać konkurencyjność sektorów elektrochłonnych, państwa członkowskie powinny zachować możliwość przyznawania pomocy państwa rekompensującej koszty pośrednie emisji przenoszone na ceny energii elektrycznej, zgodnie z unijnymi zasadami pomocy państwa. W odniesieniu do wytycznych dotyczących pomocy państwa na okres po 2030 r. Komisja oceni, w jaki sposób zachęcać do ekonomicznie uzasadnionej dekarbonizacji, nie podważając przy tym celu tego wsparcia, jakim jest zapobieganie ucieczce emisji. Współczynniki emisji stosowane do obliczania rekompensaty powinny odzwierciedlać intensywność emisji odpowiedniego koszyka produkcji energii elektrycznej na danym obszarze geograficznym, aby uwzględnić, w miarę możliwości, rolę źródeł kopalnych i niekopalnych w ustalaniu cen energii elektrycznej. Aby usprawnić procesy administracyjne, sprawozdawczość w zakresie rekompensaty kosztów pośrednich należy włączyć do szerszych obowiązków sprawozdawczych dotyczących wykorzystania dochodów z aukcji na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1999.
- (43) Dyrektywą (UE) 2023/959 dokonano przeglądu ram prawnych EU ETS przez wprowadzenie warunkowości dla przydziału bezpłatnych uprawnień związanej z wdrażaniem zaleceń dotyczących efektywności energetycznej, które wynikają z audytów energetycznych, oraz obowiązków ustanowienia planów neutralności klimatycznej dla systemów ciepłowniczych i 20 % najmniej wydajnych instalacji w ramach każdego wskaźnika emisyjności dla produktów w ramach ETS. W oparciu o doświadczenia związane z warunkowością dotyczącą systemów ciepłowniczych oraz z myślą o dostosowaniu się do ambicji UE w zakresie neutralności klimatycznej, począwszy od pięcioletniego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień rozpoczynającego się w dniu 1 stycznia 2031 r., przydział bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS powinien co do zasady być uzależniony od ustanowienia planu inwestowania w dekarbonizację w UE („plan inwestycji w dekarbonizację w UE”)

oraz od realizacji inwestycji w dekarbonizację, które prowadzą do zwiększenia rodzimej produkcji produktów zdekarbonizowanych i niskoemisyjnych, a także do znacznego ograniczenia ogólnych skutków klimatycznych, w tym redukcji emisji. W związku z tym należy, począwszy od 2031 r., zastąpić inne systemy warunkowości dotyczące przydziału bezpłatnych uprawnień zasadą warunkowości polegającą na inwestowaniu w dekarbonizację w UE, wprowadzaną w odniesieniu do przydziału bezpłatnych uprawnień.

- (44) Plan inwestycji w dekarbonizację w UE powinien być prosty oraz powinien zapewniać uporządkowaną i przejrzystą ścieżkę, wraz z celami pośrednimi, umożliwiającą instalacjom dostosowanie się do ogólnounijnej neutralności klimatycznej do 2050 r., jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, oraz powinien uwzględniać wpływ ujętych w nim środków i inwestycji na osiągnięcie znacznej redukcji emisji. Plan inwestycji w dekarbonizację w UE i jego treść należy zweryfikować zgodnie z obowiązującymi i ugruntowanymi zasadami na podstawie art. 15 oraz podać do wiadomości publicznej. Ponadto, aby zapewnić ograniczenie emisji i skutków w UE, operatorzy instalacji ubiegający się o przydział bezpłatnych uprawnień powinni być zobowiązani do zainwestowania w UE kwoty odpowiadającej wartości finansowej 100 % ich przydziału bezpłatnych uprawnień w odpowiednim pięcioletnim okresie w dekarbonizację ich działalności objętej niniejszą dyrektywą, co skutecznie doprowadzi do znacznych zweryfikowanych redukcji emisji w tym samym okresie. Komisja powinna zdefiniować, co stanowi „znaczną redukcję emisji”, w drodze aktów delegowanych, w sposób oparty na podstawach naukowych i dostosowany do celu neutralności klimatycznej określonego w rozporządzeniu (UE) 2021/1192. W związku z tym uprawnienia przydzielane bezpłatnie stają się uprawnieniami do inwestycji w dekarbonizację w UE.
- (45) Aby zminimalizować obciążenie administracyjne i zapewnić zgodność z procedurami, które prowadzą do określenia przydziału bezpłatnych uprawnień dla instalacji, należy w pełni wykorzystać synergie z ugruntowanym, wysoce skutecznym i dojrzałym procesem. W związku z tym plan inwestycji w dekarbonizację w UE, jako dokument przedkładany jednorazowo na okres co najmniej pięciu lat, należy przedłożyć wraz z danymi zawartymi w krajowych środkach wykonawczych na podstawie art. 11 dyrektywy 2003/87/WE dotyczących instalacji dotychczas działających oraz wraz z wnioskiem o przydział bezpłatnych uprawnień dotyczącym nowych instalacji. Aby treść środków i inwestycji zawartych w planie inwestycji w dekarbonizację w UE odzwierciedlała faktyczną strategię redukcji emisji, należy zapewnić elastyczność w ich przedkładaniu na późniejszym etapie wraz ze sprawozdaniami dotyczącymi zmian w poziomie działalności, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/1842²³. W stosownych przypadkach Komisja, w drodze aktów delegowanych, powinna doprecyzować szczegółowy harmonogram przedkładania planów inwestycji w dekarbonizację w UE.
- (46) 80 % liczby bezpłatnych uprawnień na odpowiedni pięcioletni okres, w odniesieniu do którego złożono wniosek o przydział bezpłatnych uprawnień, należy przydzielać w rocznych transzach, z regularnym transferem bezpłatnych uprawnień po zatwierdzeniu planu inwestycji w dekarbonizację w UE. Pozostałe 20 % liczby uprawnień przeznaczonych do bezpłatnego przydziału w tym pięcioletnim okresie

²³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1842 z dnia 31 października 2019 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do dalszych ustaleń dotyczących dostosowań przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji ze względu na zmiany w poziomie działalności (Dz.U. L 282 z 4.11.2019, s. 20).

należy przydzielić instalacji wyłącznie po zweryfikowaniu, czy zrealizowano inwestycje w dekarbonizację, które mogą obejmować zarówno nakłady inwestycyjne („CAPEX”), jak i koszty operacyjne („OPEX”), odpowiadające wartości ekonomicznej 100 % liczby bezpłatnych uprawnień w tym okresie, oraz, na podstawie odpowiednich istniejących i ugruntowanych rocznych raportów na temat wielkości emisji, czy inwestycje te doprowadziły do znacznej redukcji emisji przed końcem tego pięcioletniego okresu. Aby jeszcze bardziej zachęcić do długoterminowych inwestycji w Unii, operatorzy powinni być zobowiązani do zwrotu uprawnień otrzymanych na podstawie art. 10a ust. 3c akapit pierwszy, jeżeli operator dokonuje delokalizacji swojej odpowiedniej działalności lub w inny sposób przenosi swoją działalność poza Unię. W celu jak największego uproszczenia i usprawnienia tych procesów oraz uwzględnienia ugruntowanych praktyk przemysłowych, z jednoczesnym zagwarantowaniem strategicznych inwestycji w modernizację przemysłu europejskiego, Komisja powinna doprecyzować te przepisy, jasno określając w drodze aktów delegowanych, w ścisłej i przejrzystej konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, wykaz wymogów i kosztów kwalifikowalnych pozwalających uznać daną inwestycję za inwestycję w dekarbonizację, a także metodykę określania wartości ekonomicznej liczby otrzymanych bezpłatnych uprawnień. Aby jeszcze bardziej zmniejszyć obciążenie administracyjne, zmaksymalizować synergię z istniejącymi praktykami przemysłowymi oraz w pełni odzwierciedlić szczególne uwarunkowania sektorów przemysłowych objętych EU ETS, te akty delegowane należy opracować w ścisłej współpracy z przemysłem.

- (47) Aby zminimalizować obciążenie administracyjne i zapewnić rzetelne przestrzeganie wymogów, realizację inwestycji w dekarbonizację w UE oraz osiągnięcie znacznej redukcji emisji należy weryfikować nie później niż dwa lata po zakończeniu odpowiedniego pięcioletniego okresu na podstawie już wymaganych rocznych raportów na temat wielkości emisji i poziomu działalności, przedkładanych w ramach ugruntowanych procesów monitorowania, raportowania i weryfikacji. Wszelkie nieprzydzielone lub zwrócone uprawnienia z liczby bezpłatnych uprawnień przydzielonych w odpowiednim okresie pięcioletnim należy wykorzystać w kontekście przydziału bezpłatnych uprawnień w następnym okresie.
- (48) Aby zapewnić synergię z nowym mechanizmem stymulowania inwestycji („IB”) i Bankiem Dekarbonizacji Przemysłu („IDB”) oraz Funduszem Innowacyjnym, odstępstwa od nowo ustanowionych zasad warunkowości inwestycji w odniesieniu do przydziału bezpłatnych uprawnień powinny mieć zastosowanie do instalacji wybranych do wsparcia w ramach tych funduszy. W celu uproszczenia procedur i uniknięcia dodatkowych obciążeń administracyjnych należy zwolnić operatorów instalacji z obowiązku ustanowienia planu inwestycji w dekarbonizację w UE, w przypadku gdy projekt w ramach ich instalacji wybrany do przyznania wsparcia w ramach IDB lub Funduszu Innowacyjnego jest wdrażany w odpowiednim pięcioletnim okresie przydziału bezpłatnych uprawnień. Pierwsze 80 % liczby bezpłatnych uprawnień na odpowiedni pięcioletni okres należy przydzielić instalacji w następstwie decyzji o przyznaniu wsparcia na projekt w ramach tych funduszy. Ponadto w przypadku tych instalacji wymogi dotyczące inwestycji i redukcji emisji warunkujące pozostałe 20 % przydziału bezpłatnych uprawnień na dany okres należy uznać za spełnione pod podwójnym warunkiem, że zaczęto wypłacać wsparcie w ramach Funduszu Innowacyjnego lub rozpoczęto fizyczną budowę w ramach projektów wspieranych przez IDB lub IB oraz że zweryfikowano poniesienie kosztów kwalifikowalnych odpowiadających ilości co najmniej równoważnej wartości ekonomicznej 100 % liczby bezpłatnych uprawnień w odpowiednim pięcioletnim

okresie. Ze względu na oczekiwaną liczbę operatorów, którzy mają skorzystać ze wsparcia udostępnionego w ramach Funduszu Innowacyjnego, IDB i IB, automatycznie doprowadzi to do zwolnienia tych operatorów z warunkowości, a tym samym do dalszego uproszczenia ich dostępu do przydziału bezpłatnych uprawnień.

- (49) Aby uznać starania oraz zmniejszyć obciążenia administracyjne i regulacyjne dla 10 % najbardziej wydajnych instalacji, na podstawie których ustala się zmienione wartości wskaźników w sektorze lub podsektorze, zgodnie z art. 10a ust. 2 akapit trzeci dyrektywy 2003/87/WE, dla instalacji bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz dla małych instalacji pozostających dobrowolnie w ramach ETS, należy zwolnić je z zasad warunkowości inwestycji w odniesieniu do przydziału bezpłatnych uprawnień.
- (50) Instalacje objęte zwolnieniem powinny kwalifikować się do pełnej liczby bezpłatnych uprawnień w pięcioletnim okresie, w którym ubiegają się o przydział bezpłatnych uprawnień, bez konieczności ustanawiania planu inwestycji w dekarbonizację w UE lub realizowania inwestycji w UE prowadzących do znacznej redukcji emisji. Określając w drodze aktów delegowanych wymogi dotyczące kwalifikowania instalacji jako instalacji bezemisyjnych lub niskoemisyjnych, Komisja powinna wziąć pod uwagę szacowane redukcje emisji dla poszczególnych sektorów, cel neutralności klimatycznej określony w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/1119, a także dostępne technologie niskoemisyjne i inne możliwości redukcji emisji dostępne dla każdego sektora, w tym technologie neutralne emisyjnie wymienione w art. 4 rozporządzenia (UE) 2024/1735²⁴.
- (51) Aby odzwierciedlić zdolności sektorowe i uwzględnić z jednej strony nierówny dostęp poszczególnych instalacji do rozwiązań w zakresie dekarbonizacji, w tym dostęp do infrastruktury takiej jak sieci elektroenergetyczne o wystarczającej przepustowości oraz infrastruktura transportu zielonego wodoru i dwutlenku węgla, a z drugiej strony dysproporcje geograficzne, należy zezwolić na wykorzystywanie wspólnych działań różnych instalacji na rzecz dekarbonizacji procesów produkcji, w tym w przypadku instalacji w wielu państwach członkowskich. Należy zatem umożliwić spełnienie wymogu warunkowości dotyczącego inwestycji w znaczne redukcje emisji w UE przez łączenie w pulę kilku instalacji objętych ETS w ramach wspólnej umowy dotyczącej inwestycji w dekarbonizację. Powinno to zapewnić elastyczność co najmniej jednemu operatorowi w spełnianiu wymogów dotyczących inwestycji w dekarbonizację w imieniu innych operatorów będących stronami umowy. Aby odzwierciedlić emisje i zdolności takiej puli, należy wprowadzić wymóg, aby w takim przypadku wielkość inwestycji odpowiadała co najmniej 100 % liczby bezpłatnych uprawnień przydzielonych wszystkim instalacjom w puli w pięcioletnim okresie. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne i zapewnić integrację z procesem, który prowadzi do ustanowienia przydziału bezpłatnych uprawnień dla instalacji w UE, taka umowa powinna mieć zastosowanie co najmniej przez pięcioletni okres, o którym mowa w art. 11 dyrektywy 2003/87/WE, w odniesieniu do którego instalacje ubiegają się o przydział bezpłatnych uprawnień, i należy zawrzeć ją, zanim którakolwiek z instalacji z puli złoży wniosek o przydział bezpłatnych uprawnień. Od instalacji, które dokonają inwestycji w imieniu puli, należy wymagać wyższego poziomu redukcji emisji. Komisja powinna ponadto doprecyzować, w drodze aktów wykonawczych i delegowanych, szczegóły procedury składania wniosków

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1735 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram środków na rzecz wzmocnienia europejskiego ekosystemu produkcji technologii neutralnych emisyjnie i zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1724 (Dz.U. L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj>).

o utworzenie puli, w tym minimalną treść i szczegółowe warunki dotyczące wniosku o utworzenie puli, szczegółowy harmonogram jego przedłożenia właściwemu organowi oraz szczegóły dotyczące podziału odpowiedzialności i obowiązków między podmiotami tworzącymi pulę. Ten przepis dotyczący łączenia w pulę znacznie zmniejszy również obciążenie administracyjne operatorów, którzy łączą się w pulę, ponieważ wszelkie obowiązki w zakresie monitorowania i raportowania związane z warunkowością realizować będzie wyłącznie wyznaczona instalacja lub wyznaczone instalacje w ramach puli.

- (52) Należy ustanowić przepisy regulujące aktualizację wartości wskaźników na okresy przydziału od 2031 r. do 2040 r. Podobnie jak miało to już miejsce w poprzednich okresach, zaktualizowane wartości wskaźników należy określać na podstawie danych z lat 2007 i 2008, a następnie aktualizować je zgodnie z zaobserwowaną poprawą, stosując współczynnik, który odzwierciedla najlepszą ocenę postępów we wszystkich sektorach w danym okresie, oraz z uwzględnieniem średnich wyników 10 % najbardziej wydajnych instalacji w odpowiednich latach. Rzetelne, obiektywne i zweryfikowane dane z instalacji, przekazane zgodnie z art. 11 niniejszej dyrektywy, należy wykorzystywać jako punkt odniesienia przy określaniu średnich wyników 10 % najbardziej wydajnych instalacji, tak aby wartości wskaźników odzwierciedlały rzeczywisty współczynnik poprawy. Można również uwzględnić informacje przedłożone przez państwo trzecie w odniesieniu do instalacji znajdujących się na jego terytorium zgodnie z porozumieniem zawartym na podstawie art. 25. Aby zapewnić odpowiednią ochronę przed ryzykiem ucieczki emisji i zapewnić wystarczające poziomy przydział bezpłatnych uprawnień, które lepiej odzwierciedlają rzeczywistą ścieżkę dekarbonizacji sektorów przemysłowych w okresie od 2031 r. do 2040 r., należy stosować te same minimalne procentowe stopy aktualizacji co w bieżącym okresie od 2026 r. do 2030 r., natomiast maksymalne procentowe stopy aktualizacji dla tego samego okresu należy zaktualizować, aby odzwierciedlić tę konieczność. W związku z tym wartości wskaźników należy dostosować w odniesieniu do każdego roku między 2008 r. a połowę okresów 2031–2035 i 2036–2040, stosownie do przypadku, w przedziale między minimalną stopą aktualizacji wynoszącą 0,3 % a maksymalną stopą aktualizacji wynoszącą 2 %, co doprowadzi w latach 2031–2035 do poprawy odpowiednio o 7,5–50 % w porównaniu z wartością mającą zastosowanie w latach 2013–2020.
- (53) Aby lepiej odzwierciedlić dostępne zdolności w zakresie redukcji emisji w różnych sektorach przemysłu, należy ustanowić sektorowe wskaźniki emisyjności oparte na cieple i paliwie („wskaźniki rezerwowe”). W tym celu należy uzupełnić obowiązujący przepis upoważniający i umożliwić Komisji określenie takich sektorowych wskaźników rezerwowych w ogólnounijnych wskaźnikach emisyjności *ex ante* określonych w załączniku I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/331, ich granic systemowych oraz wartości odniesienia na potrzeby określenia rocznej stopy aktualizacji.
- (54) W przypadku gdy zapotrzebowanie na bezpłatne uprawnienia spowoduje konieczność zastosowania jednolitego międzysektorowego współczynnika korygującego przed 2040 r., udział uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji podczas dziesięcioletniego okresu rozpoczynającego się w dniu 1 stycznia 2031 r., powinien zostać obniżony o maksymalnie 4 % całkowitej liczby uprawnień.
- (55) Pozostałe uprawnienia z bufora przydziału bezpłatnych uprawnień ustanowionego w art. 10a ust. 5a dyrektywy 2003/87/WE należy wykorzystać do wspierania Funduszu Innowacyjnego oraz zwiększania skali i wdrażania bardziej

zaawansowanych technologii w sektorach energochłonnych za pośrednictwem mechanizmu stymulowania inwestycji i drugiego etapu działalności Banku Dekarbonizacji Przemysłu. W przypadku gdy dostępne uprawnienia nie są wystarczające do przydzielenia 400 mln uprawnień do mechanizmu stymulowania inwestycji, powinny one pochodzić z pozostałych uprawnień z rezerwy dla nowych instalacji przewidzianej w art. 10a ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE. Aby zapewnić wystarczającą wielkość rezerwy dla nowych instalacji na nadchodzący etap EU ETS, należy przydzielić jej uprawnienia ze stopniowo wycofywanego przydziału bezpłatnych uprawnień w związku ze stopniowym wprowadzaniem mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM), a uprawnienia nie powinny być zwracane do rezerwy stabilności rynkowej.

- (56) Aby uniknąć karania nowych instalacji, a tym samym ograniczenia ewentualnych inwestycji w dekarbonizację, należy znieść stosowanie współczynnika liniowego redukcji do przydziałów dla nowych instalacji na podstawie art. 10a ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE.
- (57) Z myślą o zapewnieniu prawidłowego wdrożenia przepisów dotyczących przydziału uprawnień i równego traktowania operatorów oraz zapobieganiu nieoczekiwanym zyskom, należy doprecyzować, że właściwe organy mają obowiązek wymagać od operatora zwrotu wszelkich nadwyżek uprawnień oraz nakazać krajowemu administratorowi przekazanie zwróconych nadwyżek uprawnień na unijny rachunek przydziału uprawnień do emisji.
- (58) Zgodnie z zobowiązaniem określonym w art. 4 ust. 5 lit. m) rozporządzenia (UE) 2021/1119 oraz biorąc pod uwagę wolniejszą ścieżkę stopniowego wycofywania przydziału bezpłatnych uprawnień od 2028 r. z myślą o wspieraniu dekarbonizacji, inwestycji i zatrudnienia w Unii, przy jednoczesnym zminimalizowaniu ryzyka ucieczki emisji, należy zapewnić dodatkowy warunkowy przydział bezpłatnych uprawnień dla sektorów objętych CBAM. Aby zapewnić to w sposób zgodny z zasadami handlu międzynarodowego i uwzględniający dekarbonizację instalacji w Unii, a jednocześnie minimalizujący dodatkowe obciążenia administracyjne, należy ograniczyć stopniowe wycofywanie przydziału bezpłatnych uprawnień w tych sektorach, przy czym przydział bezpłatnych uprawnień należy całkowicie wycofać do końca 2037 r. Z myślą o zapewnieniu wykonalnego stopniowego wprowadzania współczynnika CBAM w przydziale bezpłatnych uprawnień dla towarów objętych CBAM, które zostaną po raz pierwszy objęte zakresem w wyniku przyszłych zmian rozporządzenia (UE) 2021/1119, należy przewidzieć szczególne wskaźniki stopniowego wycofywania dla tych nowych towarów objętych CBAM, mające zastosowanie od pięcioletniego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień, który rozpoczyna się po ich włączeniu do zakresu załącznika I do tego rozporządzenia. Zgodnie z niniejszą dyrektywą wprowadzającą zasady warunkowości inwestycji w odniesieniu do przydziału bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS od 2031 r. te zasady warunkowości powinny mieć zastosowanie od 2031 r. również do przydziału bezpłatnych uprawnień dla instalacji, względem których stosuje się współczynnik CBAM.
- (59) Aby utrzymać odpowiednią ochronę przed ryzykiem ucieczki emisji, środki przejściowe wspierające niektóre sektory energochłonne w przypadku ucieczki emisji powinny mieć nadal zastosowanie do dnia 31 grudnia 2040 r., z wyjątkiem przypadków, w których zastosowanie mają szczególne przepisy dotyczące stopniowego wycofywania. Przydział bezpłatnych uprawnień dla systemów

ciepłowniczych należy stopniowo wycofywać o równe liczby począwszy od 2030 r., aby osiągnąć zerowy przydział bezpłatnych uprawnień w 2040 r.

- (60) Osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2040 r. wymaga pilnej i głębokiej redukcji emisji w przemyśle, zwłaszcza w sektorach energochłonnych, w których postępy do tej pory opierały się głównie na poprawie efektywności energetycznej, a nie na dekarbonizacji prowadzącej do głębokiej transformacji. Jednocześnie, aby pobudzić transformację przemysłową, wymagane są znaczne inwestycje. Istniejący sygnał cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla, nawet w połączeniu ze środkami regulacyjnymi dotyczącymi odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej, okazał się jednak niewystarczający, aby zachęcić do inwestycji w dekarbonizację przemysłu, co uzasadnia przydział uprawnień na specjalny instrument finansowania na szczeblu UE, a mianowicie Bank Dekarbonizacji Przemysłu, który ma wypełnić tę lukę i przyspieszyć dekarbonizację przemysłu, w tym przez elektryfikację, oraz zwiększyć konkurencyjność Europy. Państwom członkowskim należy zarówno umożliwić wnoszenie dodatkowych wkładów na rzecz banku z przydziałów w ramach ETS i powiązanych dochodów, jak i zachęcać je do tego, aby jeszcze bardziej przyspieszyć dekarbonizację przemysłu zgodnie z priorytetami krajowymi.
- (61) Fundusz Innowacyjny powinien nadal wspierać innowacyjne technologie niskoemisyjne we wszystkich kwalifikujących się sektorach, w tym w sektorach objętych CBAM, w celu zapewnienia, aby przełomowe rozwiązania osiągnęły skalę komercyjną, wypełniając lukę między etapem demonstracji a gotowością rynkową w procesie transformacji. Powinien zatem nadal koncentrować się na innowacjach, wspierając technologie wysokiego ryzyka na wczesnym etapie rozwoju, natomiast Bank Dekarbonizacji Przemysłu (IDB) powinien wspierać zwiększanie skali i wdrażanie bardziej zaawansowanych technologii w sektorach energochłonnych, a jednocześnie budować odporne łańcuchy wartości i przyczyniać się do integracji systemu energetycznego. Elektryfikacja będzie stanowić główną ścieżkę dekarbonizacji, jak określono w planie działania na rzecz elektryfikacji. Należy zapewnić zgodność z wymogami aktu w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie i Aktu w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu, w tym w odniesieniu do produkcji pochodzącej z UE, a także zasad gospodarki o obiegu zamkniętym. Dzięki kompleksowemu podejściu – od redukcji emisji do transformacji – i bardziej ukierunkowanemu zakresowi sektorowemu Bank Dekarbonizacji Przemysłu powinien wspierać zarówno dekarbonizację istniejących instalacji, jak i wdrażanie nowych niskoemisyjnych lub bezemisyjnych zdolności produkcyjnych, w tym procesów, które zastępują wysokoemisyjne produkty lub metody przemysłowe, również materiałami, produktami i metodami pochodzenia biologicznego, i które jako takie mogą również prowadzić do trwałego pochłaniania dwutlenku węgla. W tym kontekście ze wsparcia powinna również korzystać działalność związana ze spalaniem o mocy poniżej 20 MW. Aby zachować zdolność Unii do wspierania rozwoju, zwiększania skali i wdrażania innowacyjnych technologii niskoemisyjnych, należy zapewnić, aby łączna pula środków finansowych przewidzianych dla Funduszu Innowacyjnego pozostała dostępna. Przewidziano, że 50 mln uprawnień z bufora przydziału bezpłatnych uprawnień do 2030 r. przyczyni się do finansowania Funduszu Innowacyjnego, zapewniając tym samym podstawowe założenie planowania na potrzeby terminowego przygotowania i realizacji projektów pod koniec bieżącego dziesięciolecia. Do 2028 r. w ramach Funduszu Innowacyjnego powinny zostać zaciągnięte zobowiązania obejmujące niemal wszystkie dostępne środki, a dalsze wsparcie takich projektów wymaga terminowego zasilenia środkami pochodzącymi z wolumenu uprawnień

państw członkowskich przeznaczonych do sprzedaży na aukcji oraz przewidywalnej podstawy finansowania, w szczególności w przypadku gdy ze względu na funkcjonowanie przepisów dotyczących przydziału bezpłatnych uprawnień część pierwotnie przewidzianych uprawnień z bufora przydziału bezpłatnych uprawnień dostępnego dla Funduszu Innowacyjnego nie byłaby już dostępna na ten cel.

- (62) Pierwszym etapem działalności Banku Dekarbonizacji Przemysłu powinien być mechanizm stymulowania inwestycji w ramach ETS finansowany z 400 mln uprawnień. Aby przyspieszyć inwestycje w dekarbonizację, mechanizm stymulowania inwestycji w ramach ETS, działający na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy”, powinien zapewnić stałe premie węglowe na tonę unikniętego CO₂, wypłacane w ramach uprawnień ETS. Powinien on również zapewnić solidarność dzięki wydzieleniu uprawnień dla państw członkowskich, które borykają się z większymi wyzwaniem inwestycyjnymi ze względu na niższe dochody lub większe potrzeby w zakresie redukcji emisji. Ustalane administracyjnie stałe premie węglowe powinny zapewniać atrakcyjne pod względem ekonomicznym zwroty, rekompensować ryzyko komercyjne i zapewniać dodatkowe finansowanie prywatne, a jednocześnie wymagać ścisłych terminów ukończenia i gwarancji, a tym samym już na początku zwiększać przewidywalność dla przedsiębiorstw i umożliwiać szybsze wdrażanie. Aby zapewnić najlepszy stosunek wartości do ceny, Komisja powinna opracować warunki dotyczące zróżnicowanych ścieżek dekarbonizacji, określając między innymi stawkę stałej premii węglowej za tonę unikniętego CO₂, w oparciu o analizę luki w finansowaniu z wykorzystaniem najlepszej dostępnej wiedzy na temat konkretnego rodzaju i kosztu wspieranych technologii, a także z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia proporcjonalności wsparcia. Komisja powinna okresowo oceniać te warunki w świetle zdobytego doświadczenia i rozwoju sytuacji na rynku.
- (63) Po mechanizmie stymulowania inwestycji powinien nastąpić drugi etap działalności, w ramach którego Bank Dekarbonizacji Przemysłu nadal wspierałby zwiększanie skali i wdrażanie zaawansowanych technologii dekarbonizacji dla sektorów energochłonnych, w tym przez zagwarantowanie poziomu opłaty emisyjnej, a tym samym zmniejszenie ryzyka inwestycji i zapewnienie długoterminowej stabilności dochodów dla działań na rzecz dekarbonizacji za pomocą mechanizmów takich jak kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla lub stałe premie węglowe, wypłacane po zweryfikowanej redukcji emisji gazów cieplarnianych, oraz przyspieszenie dekarbonizacji przemysłu. Przy realizacji drugiego etapu działalności Banku Dekarbonizacji Przemysłu Komisja powinna dążyć do zapewnienia skutecznego zasięgu geograficznego w całej Unii przy zachowaniu kryterium jakości. Aby pobudzić dekarbonizację europejskiego przemysłu i na wczesnym etapie przekształcić każde euro w inwestycje, Bank Dekarbonizacji Przemysłu musi szybko podejmować działania. Po pełnym wykorzystaniu uprawnień w ramach mechanizmu stymulowania inwestycji Bank Dekarbonizacji Przemysłu powinien rozpocząć etap drugi działalności, zapewniając ciągłość zdolności finansowania dekarbonizacji przemysłu na długo przed 2031 r.
- (64) Aby zapewnić spójne i zwiększone wsparcie na rzecz dekarbonizacji przemysłu, sprzyjające osiąganiu zarówno celów klimatycznych, jak i celów w zakresie konkurencyjności, Komisja powinna maksymalnie wykorzystać synergie między Bankiem Dekarbonizacji Przemysłu (IDB) a Europejskim Funduszem Konkurencyjności (EFK). W tym celu proponowaną „pieczęć konkurencyjności” należy przyznawać projektom spełniającym wszystkie wymogi uzyskania wsparcia

w ramach Banku Dekarbonizacji Przemysłu, co ułatwi dostęp do finansowania uzupełniającego.

- (65) Fundusz modernizacyjny odgrywa kluczową rolę w zapewnianiu sprawiedliwości i solidarności, gdyż wspiera państwa członkowskie o niższych dochodach w przechodzeniu na gospodarkę neutralną dla klimatu. Aby zwiększyć jego skuteczność i dostosować go do unijnych ram na 2040 r., należy wprowadzić ukierunkowane korekty. Fundusz o wielkości wynoszącej 2,0 % całkowitego pułapu ETS będzie zapewniać zrównoważoną alokację zasobów, optymalizując wsparcie tam, gdzie jest ono najbardziej potrzebne, a jednocześnie będzie odzwierciedlać zmieniające się zdolności gospodarcze państw członkowskich. Aby przyspieszyć dekarbonizację przemysłu wymaganą do osiągnięcia celu klimatycznego na 2040 r., państwom członkowskim będącym beneficjentami należy przydzielić dodatkowe 0,5 % pułapu ETS za pośrednictwem Banku Dekarbonizacji Przemysłu. Wraz z rozszerzonym zakresem zapewni to wsparcie finansowe dla szerszego zakresu innowacyjnych, skalowalnych rozwiązań mających kluczowe znaczenie dla redukcji emisji w energochłonnych sektorach i produkcji energii elektrycznej, w tym CCS i CCU oraz elektryfikacji, przy jednoczesnym zagwarantowaniu efektywnego wykorzystania dochodów z aukcji. Ponadto uprawnienia dostępne dla beneficjentów funduszu modernizacyjnego w drodze redystrybucji w wysokości 10 % ze względów solidarnościowych należy przekazywać za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego, aby zmaksymalizować ich wpływ. Z tego samego powodu pozostałe państwa członkowskie korzystające z redystrybucji solidarnościowej w wysokości 10 % powinny wykorzystać te uprawnienia na priorytetowe obszary wydatkowania dochodów z aukcji. Ponadto państwa członkowskie powinny mieć możliwość dobrowolnego przenoszenia dodatkowych uprawnień ze swoich wolumenów uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji do funduszu modernizacyjnego, co zwiększy ich elastyczność w zakresie przeznaczania środków na skuteczne działania na rzecz dekarbonizacji. Kryteria kwalifikowalności i klucz podziału należy zaktualizować na podstawie najnowszych dostępnych danych (2022–2024), w tym progę 75 % PKB na mieszkańca i intensywności emisji gazów cieplarnianych. Będą one odzwierciedlać bieżące dane gospodarcze i dane dotyczące emisji, nadal przynosząc korzyści państwom członkowskim o największych potrzebach w zakresie transformacji. Zakres funduszu modernizacyjnego należy rozszerzyć, aby jeszcze bardziej ułatwić dekarbonizację przemysłu, w tym, w stosownych przypadkach, wspierać inwestycje w CCS, CCU, elektryfikację i produkcję przystępnych cenowo nawozów niskoemisyjnych. W celu ochrony interesów finansowych Unii wsparcia w ramach funduszu modernizacyjnego należy udzielać zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2020/2092²⁵.
- (66) Niniejsza dyrektywa powinna obejmować solidne zabezpieczenia dotyczące zasad państwa prawnego określonych w art. 2 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2020/2092 w celu ochrony zasobów funduszu modernizacyjnego. W przypadku naruszenia tych zasad należy zastosować odpowiednie środki w ramach procedury określonej w art. 6 rozporządzenia (UE, Euratom) 2020/2092.
- (67) Zgodnie z art. 28b ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE rozszerzeniu geograficznego zakresu stosowania EU ETS w odniesieniu do działalności lotniczej powinna towarzyszyć

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2020/2092 z dnia 16 grudnia 2020 r. w sprawie ogólnego systemu warunkowości służącego ochronie budżetu Unii (Dz.U. L 4331 z 22.12.2020, s. 1).

możliwość odliczenia przez operatorów statków powietrznych kosztów poniesionych w związku z kompensacją w ramach mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) na trasach pozaeuropejskich od obowiązku umorzenia uprawnień w ramach EU ETS, aby uniknąć podwójnego obciążenia. Do takich odliczeń należy stosować zharmonizowane przepisy, a zatem do obliczania odliczeń należy stosować wartości jednostek emisji i uprawnień opublikowane w sprawozdaniu w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla przyjętym na podstawie art. 10 ust. 5 dyrektywy 2003/87/WE. Wartość jednostek emisji kwalifikujących się na mocy art. 11a powinna opierać się na najlepszych dostępnych indeksach cen.

- (68) Geologiczne składowanie CO₂ w bezpiecznych, stale monitorowanych miejscach ma zasadnicze znaczenie dla redukcji emisji w przemyśle na dużą skalę. Bliskość względem węzłów przemysłowych w UE i dostępność miejsc składowania w państwach trzecich mogłyby zmniejszyć koszty transportu, zminimalizować ryzyko wycieku i przyspieszyć wdrażanie CCS w porównaniu z bardziej odległymi lub słabiej rozwiniętymi możliwościami składowania, ułatwiając tym samym dekarbonizację przemysłu UE. Składowanie w państwach trzecich należy jednak uznawać tylko wtedy, gdy istnieją wystarczające zabezpieczenia w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV) oraz przestrzegania przepisów określonych w dyrektywie 2009/31/WE, system danego państwa jest od 2031 r. powiązany z EU ETS na zasadzie wzajemności zgodnie z art. 25, a dane składowiska nie są wykorzystywane do intensyfikacji wydobycia ropy naftowej lub gazu.
- (69) Zgodnie z obecnymi ramami EU ETS emisje CO₂ rozlicza się w punkcie wychwytywania (moment wychwycenia), co oznacza, że instalacje wychwytyjące CO₂ muszą umorzyć uprawnienia odpowiadające całkowitej ilości wygenerowanych emisji, z wyjątkiem sytuacji, gdy CO₂ jest trwale składowany geologicznie lub w produktach. Nie przyczynia się to do osiągnięcia celów strategii UE na rzecz przemysłowego zarządzania emisjami dwutlenku węgla, która dąży do zwiększenia skali CCU jako kluczowej ścieżki dekarbonizacji dla sektorów, z których emisje trudno zredukować, takich jak sektor cementu, stali i chemikaliów, oraz do zapewnienia dostępności alternatywnych surowców węglowych. Włączenie spalania odpadów oznacza, że większość etapów życia produktu, w których wykorzystuje się wychwycony dwutlenek węgla, podlega ustalaniu opłat za emisję gazów cieplarnianych, co umożliwia rozliczanie emisji w punkcie ich uwolnienia z produktów do atmosfery bez wysokiego ryzyka niepełnego rozliczania emisji. W związku z tym w przypadkach, w których dwutlenek węgla jest wychwytywany i wykorzystywany w produktach pośrednich lub końcowych, takich jak paliwa syntetyczne, chemikalia lub inne surowce przemysłowe, z których zawarty w nich dwutlenek węgla ma zostać ponownie wyemitowany w ramach działań już objętych EU ETS, obowiązek umorzenia uprawnień należy odroczyć, a nie wyeliminować, do czasu uwolnienia CO₂ w procesie wymienionym w załączniku I (moment emisji). Natomiast w przypadku gdy CO₂ wykorzystuje się bezpośrednio bez wiązania chemicznego węgla w produkcji, należy go nadal rozliczać w momencie wychwycenia, ponieważ ostateczne uwolnienie tego CO₂ nastąpi poza EU ETS, na przykład w zastosowaniach rolno-spożywczych i farmaceutycznych, w gaśnicach lub w innych podobnych zastosowaniach. Punktem rozliczeniowym wychwyconego dwutlenku węgla zawartego w paliwach syntetycznych powinien być moment dystrybucji tych paliw (moment dystrybucji), a nie moment ich spalania w obiektach przemysłowych lub w sektorze transportu. Aby zapewnić pełne uwzględnienie wszystkich emisji dwutlenku węgla w łańcuchu wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla, zakres

ETS należy rozszerzyć na wychwytywanie dwutlenku węgla do celów wykorzystania, przetwarzanie wychwyconego dwutlenku węgla, skraplanie i podobne usługi oraz transport wychwyconego dwutlenku węgla do wykorzystania, z wyjątkiem CO₂ do bezpośredniej utylizacji. Komisja powinna być uprawniona do ustanowienia wykazu tych zastosowań CCU, w których oczekuje się ponownego wyemitowania dwutlenku węgla w ramach działań już objętych ETS. Ponadto należy również uznawać trwałe wychwytywanie dwutlenku węgla w przedmiotach fizycznych, które nie są produktami. Ze względu na niepewność co do przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji w przypadku każdego rodzaju utylizacji Komisja powinna być również uprawniona do ustanowienia progów *de minimis* dla ryzyka ponownych emisji poza EU ETS i może wprowadzić środki, takie jak wymogi dotyczące częściowego umorzenia, aby uwzględnić przypadki, w których przekroczona jest wartość zbliżona do progu.

- (70) Emisje z instalacji spalania odpadów komunalnych są znaczne i od 2024 r. podlegają obowiązkowi monitorowania, raportowania i weryfikacji, przy czym do dnia 31 lipca 2026 r. należało ocenić wykonalność ich pełnego włączenia do EU ETS. Na podstawie tej oceny uznaje się, że wprowadzenie zmian do dyrektywy 2003/87/WE w celu włączenia emisji z instalacji spalania odpadów komunalnych do EU ETS jest właściwe i wykonalne. Rozszerzenie EU ETS na spalanie odpadów komunalnych, w ramach kompleksowego podejścia obejmującego skuteczniejsze polityki w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...] [akt w sprawie gospodarki o obiegu zamkniętym]²⁶ i uzupełnionego warunkami podstawowymi, sprzyja dekarbonizacji całej gospodarki, obiegowi zamkniętemu materiałów i węgla oraz wyrównaniu warunków działania w obrębie sektorów i między nimi. W związku z tym włączenie spalania odpadów komunalnych do EU ETS przyczynia się do realizacji ambicji określonych w Kompasie konkurencyjności dla UE i Pakcie dla czystego przemysłu w zakresie dekarbonizacji gospodarki, przyspieszenia przejścia na bardziej zamknięty obieg oraz ustanowienia wyraźnego powiązania między zachętami do dekarbonizacji a obiegiem zamkniętym, co zwiększa bezpieczeństwo gospodarcze, odporność i konkurencyjność UE. Sygnał cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla uzupełnia politykę w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym dzięki zachętom finansowym i wsparciu uzasadnienia biznesowego dla wychwytywania dwutlenku węgla jako głównej ścieżki dekarbonizacji sektora, która prowadzi do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej całej gospodarki do 2050 r., ograniczając emisje pochodzenia kopalnego ze spalania, a jednocześnie sprzyja trwałemu pochłanianiu dwutlenku węgla z emisji biogenicznych i wspiera dekarbonizację całej gospodarki. Sygnał cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla w odniesieniu do spalania dodatkowo wzmacnia uzasadnienie biznesowe dla bardziej zamkniętego obiegu materiałów, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z unieszkodliwiania odpadów i generowania materiałów pochodzących z recyklingu, które wypierają bardziej emisyjne surowce pierwotne. Ponadto rozszerzenie EU ETS wyrównuje warunki działania dla instalacji przemysłowych i produkcji czystej energii dzięki harmonizacji sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla ze współspalaniem, produkcją energii elektrycznej i produkcją w systemach ciepłowniczych już objętymi EU ETS.
- (71) Sygnał cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla i polityka w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym wzajemnie się wzmacniają. Hierarchia postępowania z odpadami, ustanowiona w unijnej dyrektywie ramowej w sprawie odpadów

²⁶ [Odniesienie do Dz.U. zostanie dodane po przyjęciu].

2008/98/WE²⁷, nadaje pierwszeństwo zapobieganiu powstawaniu odpadów, przygotowaniu do ponownego użycia, recyklingowi i odzyskowi przed unieszkodliwianiem, w tym spalaniem, oraz uwypukla potrzebę zmniejszenia oddziaływania odpadów na środowisko na każdym etapie ich cyklu życia. Opłata emisyjna uzupełni politykę regulacyjną i fiskalną o zharmonizowaną zachętę i wsparcie w zakresie gospodarowania odpadami zgodnie z wyższymi poziomami hierarchii postępowania z odpadami dzięki lepszemu zapobieganiu powstawaniu odpadów, przygotowaniu do ponownego użycia, selektywnemu zbieraniu, sortowaniu i recyklingowi. Z kolei bardziej zamknięty obieg zmniejsza emisje gazów cieplarnianych z gospodarowania odpadami i wypiera bardziej emisyjne surowce pierwotne. Emisje dwutlenku węgla powstające podczas spalania odpadów nie zależą jednak wyłącznie od procesu spalania i obróbki wstępnej prowadzonej przez operatorów. Na emisje te mają również wpływ działania na wcześniejszych etapach łańcucha, w tym dostępność i wykorzystanie infrastruktury recyklingu, ponownego użycia i kompostowania; skuteczność systemów selektywnego zbierania materiałów nadających się do recyklingu i odzysku; zakres segregacji u źródła przez gospodarstwa domowe, podmioty komercyjne i organy publiczne; struktura konsumpcji produktów i materiałów; oraz projektowanie i trwałość towarów. W związku z tym uzupełniająca polityka dotycząca odpadów na podstawie rozporządzenia (UE) [..../.] [akt w sprawie gospodarki o obiegu zamkniętym] przyczyni się do zapewnienia kompleksowego podejścia przez stymulowanie jednolitego rynku oraz popytu na surowce wtórne i produkty o zamkniętym cyklu życia, wspieranie inwestycji w zdolności w zakresie recyklingu, ograniczenie składowania i spalania zużytych surowców oraz wdrażanie na wcześniejszych etapach łańcucha polityk ukierunkowanych na producentów, takich jak wymogi dotyczące ekoprojektu i skuteczniejsze systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

- (72) W załączniku I należy ustanowić nowe działanie w zakresie spalania i współspalania odpadów. Instalacje objęte zakresem tego działania należy określić zgodnie z definicją spalarni odpadów i współspalarni odpadów zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE w odniesieniu do odpadów innych niż niebezpieczne. To nowe działanie obejmuje emisje ze współspalania, które były już objęte dyrektywą 2003/87/WE w ramach działania „Spalanie paliw”²⁸, tak aby spalanie i współspalanie odpadów mogło być częścią jednego działania. Ponadto jednostki spalania odpadów komunalnych należy uwzględnić w zezwoleniach na emisję gazów cieplarnianych w ramach działalności objętej EU ETS. W tym celu w pkt 5 załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE należy skreślić obecne zwolnienie dotyczące takich jednostek. Odzysk odpadów w ramach recyklingu chemicznego, w tym procesów przetwarzania termicznego, takich jak piroliza lub zgazowanie, nie jest objęty rozszerzeniem zakresu EU ETS, jeżeli substancje powstałe w wyniku przetwarzania nie są następnie spalane. Aby zapewnić spójność regulacyjną, uwzględnić szczególne cechy odpadów jako surowca oraz propagować integralność środowiskową dzięki solidnemu i kompleksowemu zasięgowi, unikając efektów progu wynikających z przekierowania do mniejszych, mniej wydajnych instalacji, próg wydajności dla tego działania należy dostosować do pkt 5.2 lit. a) załącznika I do dyrektywy 2010/75/UE, tj. ustalić go na poziomie wydajności przekraczającej 3 tony

²⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy.

²⁸ Zgodnie z wykładnią Komisji przedstawioną w dokumencie „Wytoczne nr 0:wytoczne dotyczące wykładni załącznika I do dyrektywy EU ETS (z wyłączeniem działalności lotniczej i morskiej)”: https://climate.ec.europa.eu/document/edc93136-82a0-482c-bf47-39ecaf13b318_en.

na godzinę. Należy dokonać odpowiedniego przeglądu i aktualizacji rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 w odniesieniu do zasad monitorowania i raportowania emisji z instalacji spalania odpadów komunalnych.

- (73) Spalanie odpadów niebezpiecznych, tj. spalarnie lub współspalarnie przetwarzające głównie odpady niebezpieczne, powinny pozostać wyłączone z EU ETS, ponieważ zgodnie z oczekiwaniami sygnał cenowy dotyczący emisji dwutlenku węgla nie będzie zachęcał do racjonalnej pod względem kosztów dekarbonizacji. Rygorystyczne wymogi regulacyjne, techniczne i operacyjne ograniczają alternatywne możliwości przetwarzania materiałów niebezpiecznych, których nie można bezpiecznie poddać recyklingowi, odzyskowi ani przetwarzaniu w inny sposób. Ponadto podmioty nie dysponują znaczącymi możliwościami trwałego pochłaniania dwutlenku węgla ze względu na ograniczony udział biogenicznego dwutlenku węgla w strumieniach odpadów niebezpiecznych. Ryzyko przekierowania odpadów komunalnych do instalacji spalania odpadów niebezpiecznych ograniczają obowiązujące ramy regulacyjne, różnice techniczne i operacyjne w procesie spalania oraz związane z tym wysokie koszty spalania odpadów niebezpiecznych.
- (74) Aby zapewnić płynne przejście sektora do EU ETS, umarzanie uprawnień przez instalacje spalania odpadów komunalnych, które zostaną objęte systemem począwszy od 2031 r., należy stopniowo wprowadzać w odniesieniu do zweryfikowanych emisji zgłoszonych za lata 2031–2034. To etapowe włączanie nie powinno mieć zastosowania do instalacji już objętych EU ETS. Za stopniowym wprowadzaniem obowiązku umarzania uprawnień, a nie za natychmiastowym pełnym włączeniem, przemawia kilka powodów. Rozpoczęcie obowiązywania od 2031 r. umożliwia przygotowanie techniczne i administracyjne, w szczególności opracowanie zasad monitorowania i raportowania, które są lepiej dostosowane do spalania odpadów komunalnych, łącznie z rozróżnieniem emisji z biomasy i emisji pochodzenia kopalnego. Rozpoczęcie obowiązywania od 2031 r. w połączeniu ze stopniowym wprowadzaniem umożliwia operatorom i władzom lokalnym planowanie oraz zapewnia większą przewidywalność inwestycyjną, w tym możliwość dostosowania ustaleń umownych między władzami lokalnymi a spalarniami. Umożliwia również wcześniejsze wsparcie, w tym z dochodów z ETS, inwestycji w środki redukcji emisji podejmowanych przez instalacje i władze lokalne. Stopniowe wprowadzanie obowiązków umorzenia uprawnień w odniesieniu do spalania odpadów komunalnych przyczynia się również do osiągnięcia celu w zakresie składowania ustanowionego w art. 5 ust. 5 dyrektywy 1999/31/WE²⁹, umożliwiając jednocześnie rozwijanie uzupełniających polityk w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym, aby wspierać zapobieganie powstawaniu odpadów, ich ograniczanie, zbieranie, sortowanie i recykling oraz ograniczać składowanie, unikając wszelkich niezamierzonych skutków w postaci przekierowywania odpadów wbrew hierarchii postępowania z odpadami. Aby chronić integralność środowiskową systemu, liczba uprawnień dodanych do pułapu w odniesieniu do sektora powinna być proporcjonalna do stopniowo rosnącego obowiązku umorzenia uprawnień w tych latach. Dane liczbowe dotyczące włączenia spalania odpadów komunalnych powinny pochodzić z danych monitorowanych i raportowanych w odniesieniu do sektora na podstawie dyrektywy 2003/87/WE za 2024 r. w Unii oraz państwach EOG i EFTA,

²⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>)

skorygowanych w latach 2024–2031 o prognozy dotyczące szacunkowych danych sprawozdawczych i budowania zdolności produkcyjnych. Liczba uprawnień dodana do całkowitej liczby uprawnień w całej Unii w odniesieniu do sektora powinna być proporcjonalna do trajektorii stopniowego wprowadzania w latach 2031–2034 i odpowiadać 25 % tej całkowitej liczby w 2031 r., 50 % tej całkowitej liczby skorygowanej współczynnikiem liniowym redukcji w 2032 r., 75 % tej całkowitej liczby skorygowanej współczynnikiem liniowym redukcji w 2033 r. i 100 % tej całkowitej liczby skorygowanej współczynnikiem liniowym redukcji od 2034 r. Od 2035 r. instalacje spalania odpadów komunalnych powinny umarzać liczbę uprawnień odpowiadającą wszystkim swoim zweryfikowanym emisjom zgłoszonym w poprzednim roku.

- (75) Aby dodatkowo zapewnić płynne przejście, w przypadku gdy państwo członkowskie wprowadziło równoważne środki służące osiągnięciu celów w zakresie włączenia spalania odpadów komunalnych do dyrektywy 2003/87/WE, należy wprowadzić możliwość tymczasowego wyłączenia do końca 2035 r. Aby zapewnić zgodność z zasadami dekarbonizacji, obiegiem zamkniętym materiałów i węgla oraz równymi warunkami działania, możliwość stosowania tego odstępstwa powinna być dostępna wyłącznie w przypadku, gdy państwo członkowskie może wykazać, że spełnia co najmniej dwa z następujących trzech warunków: wprowadziło równoważny krajowy podatek od emisji dwutlenku węgla o stawce podatkowej wyższej niż średnia cena sprzedaży na aukcji w danym roku; jest na dobrej drodze do osiągnięcia celów UE w zakresie recyklingu odpadów komunalnych zgodnie z art. 11 ust. 2 lit. d) i e) dyrektywy 2008/98/WE; oraz jest na dobrej drodze do osiągnięcia celu w zakresie składowania odpadów komunalnych zgodnie z art. 5 ust. 5 dyrektywy 1999/31/WE. Aby zapewnić stabilność i przejrzystość systemu, wniosek, w tym istotne informacje służące wykazaniu zgodności z co najmniej dwoma z trzech warunków, należy zgłosić Komisji do dnia 31 lipca 2029 r. Tymczasowość tego odstępstwa jest ważna, jeżeli chodzi o zgodność z przeniesieniem rozliczania emisji, w przypadku gdy dwutlenek węgla jest wychwytywany i wykorzystywany w produktach pośrednich lub końcowych (CCU), do punktu ich uwolnienia z produktów do atmosfery, przy jednoczesnym zapobieganiu istotnemu ryzyku niepełnego rozliczania emisji.
- (76) Biorąc pod uwagę szczególne cechy i stałe ograniczenia regionów najbardziej oddalonych Unii, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), oraz ograniczenia związane z tworzeniem w tych regionach kompleksowego ekosystemu gospodarowania odpadami na odpowiednią skalę i z ich oddaleniem od rynków recyklingu, państwa członkowskie mają możliwość tymczasowego zwolnienia instalacji znajdujących się w regionach najbardziej oddalonych z obowiązku umorzenia uprawnień w odniesieniu do spalania i współspalania odpadów zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE.
- (77) Aby doprowadzić do znaczącej zmiany zachowań na wszystkich etapach łańcucha wartości odpadów i zapewnić skuteczność opłaty emisyjnej we wspieraniu obiegu zamkniętego i dekarbonizacji, ważne jest, aby sygnał cenowy znajdował odzwierciedlenie w mechanizmach ustalania opłat i przekładał się na ukierunkowane środki i polityki skutecznie wpływające na zachowania, tak aby gospodarstwa domowe i podmioty inne niż gospodarstwa domowe miały zarówno zachętę, jak i możliwość uniknięcia kosztów unieszkodliwiania odpadów zmieszanych dzięki zapobieganiu powstawaniu odpadów, ich ograniczaniu i sortowaniu. Takie środki o udowodnionym pozytywnym wpływie na ograniczanie ilości odpadów, ich sortowanie i recykling obejmują na przykład zróżnicowane opłaty za składowanie

odpadów, systemy opłat proporcjonalnych do ilości wyrzucanych odpadów, systemy zbierania oparte na masie i inteligentnych pojemnikach na odpady, systemy kaucyjne lub obowiązkowe systemy selektywnego zbierania w przypadku określonych strumieni odpadów. Środki te należy uzupełnić skuteczniejszym stosowaniem zasady „zanieczyszczający płaci” na wcześniejszych etapach łańcucha za pomocą środków takich jak skuteczniejsze zharmonizowane systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta i wymogi dotyczące ekoprojektu. Państwa członkowskie powinny wykorzystywać dochody z handlu uprawnieniami do emisji do wspierania właściwych organów – w szczególności władz lokalnych – zaangażowanych w zbieranie i unieszkodliwianie odpadów komunalnych we wdrażaniu tych środków gospodarki o obiegu zamkniętym, aby kształtować sposób postępowania z odpadami zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami, łagodzić skutki dla gospodarstw domowych oraz zapewnić płynne przejście dla sektora odpadów, zachowując równowagę między korzyściami dla środowiska i obiegu zamkniętego a kosztami gospodarowania odpadami jako usługi publicznej.

- (78) Rozszerzeniu opłaty emisyjnej na spalanie odpadów komunalnych powinny towarzyszyć skuteczne środki służące dalszemu ograniczaniu składowania i unikaniu niezamierzonych skutków w zakresie przekierowywania odpadów wbrew hierarchii postępowania z odpadami. Ryzyko to jest łagodzone przez fakt, że zrównoważone emisje ze spalania biomasy objęte współczynnikiem zero są rozliczane ze współczynnikiem zero, co ogranicza zachętę do przekierowywania odpadów organicznych na składowiska – gdzie odpady te stanowią główne źródło metanu – aby uniknąć konieczności uiszczenia opłaty emisyjnej. Ryzyko przekierowania materiałów pochodzenia kopalnego nadal występuje jednak w przypadku braku skutecznej polityki regulacyjnej lub fiskalnej w zakresie składowania odpadów. W związku z tym zasadnicze znaczenie ma skuteczniejsze wdrażanie i egzekwowanie polityk i środków, które mają ograniczyć do 2035 r. udział składowanych odpadów komunalnych do 10 % lub mniej, jak określono w dyrektywie 1999/31/WE. Ponadto w przyszłości należy opracować zasady monitorowania i raportowania, a także weryfikacji i akredytacji emisji ze składowania odpadów komunalnych, aby monitorować zmiany poziomu emisji metanu po pełnym rozszerzeniu EU ETS na emisje ze spalania odpadów komunalnych. Niepewność co do kwantyfikacji emisji ze składowisk odpadów pozostaje wysoka. Należy zatem najpierw ustanowić zharmonizowane ramy monitorowania i raportowania w celu gromadzenia znormalizowanych, rzetelnych i zweryfikowanych danych dotyczących emisji, aby zapewnić wysoki stopień integralności systemu. Opracowanie dokładnych zasad monitorowania i raportowania jest uzależnione od opracowania, po pierwsze, przyszłych najlepszych dostępnych technik składowania odpadów, aby zapewnić integralność środowiskową, spójność regulacyjną i wykorzystanie zaawansowanych narzędzi monitorowania, w tym metod pomiaru i modelowania, a po drugie, kompleksowego rejestru lub rejestrów składowisk odpadów w celu uniknięcia obchodzenia przepisów i zapewnienia ich skuteczności. W tym celu do dnia 31 lipca 2029 r. Komisja powinna przedstawić sprawozdanie na temat spełnienia tych warunków podstawowych, tak aby do 2031 r., kiedy rozpocznie się stopniowe włączanie spalania odpadów komunalnych, można było opracować system MRW. Jeżeli jeden z tych warunków nie zostanie spełniony, rozszerzenie EU ETS na składowiska odpadów przeznaczone do objęcia systemem MRW należy odroczyć z 2031 r. do 2034 r., w momencie pełnego włączenia spalania odpadów komunalnych, aby zapewnić dodatkowy czas na spełnienie tych warunków. Komisja powinna dokonać przeglądu dyrektywy 2003/87/WE do dnia 31 grudnia 2034 r. z uwzględnieniem tych zmian i wszelkich niezamierzonych skutków.

- (79) Dwutlenek węgla można wychwytywać w celu składowania i utylizacji w instalacjach, w których emisje wynikają z połączenia źródeł kopalnych i źródeł o współczynniku zero, takich jak spalanie zrównoważonej biomasy, które charakteryzuje się współczynnikiem zero w EU ETS. Z uwagi na fakt, że CO₂ ze źródeł o współczynniku zero i ze źródeł kopalnych traktuje się odmiennie do celów określenia obowiązków w zakresie zgodności w ramach EU ETS, generowania pochłaniania lub produkcji paliw syntetycznych, należy ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące kolejności, w jakiej poszczególne rodzaje CO₂ uznaje się za wychwycone, oraz sposobu rozliczania ich emisji w całym łańcuchu wychwytywania, transportu, utylizacji lub składowania dwutlenku węgla.
- (80) Aby zapewnić właściwe funkcjonowanie EU ETS i zarządzanie nim, należy przydzielić Komisji do 5 mln uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii. W związku ze zwiększoną liczbą użytkowników i rozszerzeniem zakresu EU ETS, rosnącą wartością uprawnień przechowywanych w rejestrze Unii oraz rosnącymi zagrożeniami bezpieczeństwa dochody te należy w szczególności wykorzystywać do zapewnienia właściwego funkcjonowania rejestru Unii, zarządzania nim i jego bezpieczeństwa. W związku z rozszerzonym zakresem EU ETS i zmianami wprowadzonymi niniejszą dyrektywą należy zapewnić możliwość wykorzystania tych dochodów na inne aspekty właściwego funkcjonowania EU ETS i zarządzania nim, w tym na wdrożenie zasad warunkowości inwestycji w odniesieniu do przydziału bezpłatnych uprawnień oraz funkcjonowanie instrumentu na rzecz zakupu międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności. Warunki, zasady i procedury dotyczące wykorzystania tych dochodów Komisja powinna określić szczegółowo w aktach delegowanych.
- (81) Aby zapewnić podejście spójne z traktowaniem emisji z biomasy, która spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju i kryteria ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy ustanowione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001³⁰, oraz innych emisji o współczynniku zero w ramach EU ETS, dwutlenek węgla wychwycony z atmosfery lub ze źródeł o współczynniku emisji wynoszącym zero również powinien charakteryzować się współczynnikiem emisji wynoszącym zero w momencie uwolnienia w ramach działania objętego EU ETS. Aby zapewnić podejście spójne z traktowaniem emisji z biomasy, która spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju i kryteria ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy ustanowione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001³¹, oraz innych emisji o współczynniku zero w ramach EU ETS, dwutlenek węgla wychwycony z atmosfery lub ze źródeł o współczynniku emisji wynoszącym zero również powinien charakteryzować się współczynnikiem emisji wynoszącym zero w momencie uwolnienia w ramach działania objętego EU ETS. W drodze wyjątku ten sam CO₂ powinien podlegać obowiązkowi umorzenia uprawnień w przypadku ucieczki, uwolnienia do atmosfery lub innego uwolnienia CO₂ z miejsca trwałego składowania geologicznego, ponieważ z tytułu tego CO₂ przyznano wcześniej korzyść jako za ujemną emisję na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/3012, które opiera się na EU ETS w odniesieniu do odpowiedzialności za uwolnienie.

³⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

³¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

- (82) Zgodnie z art. 28b ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE Komisja oceniła integralność środowiskową globalnego środka rynkowego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W sprawozdaniu tym wykazano, że mechanizmu CORSIA nie wzmocniono oraz że państwa wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy EU ETS odpowiadają za mniej niż 70 % emisji z lotnictwa międzynarodowego. W związku z tym, zgodnie z art. 28b ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, zakres EU ETS należy rozszerzyć w sposób niedyskryminacyjny na wszystkie loty rozpoczynające się w porcie lotniczym znajdującym się w EOG i kończące się na lotniskach w państwach trzecich, w odległości nie większej niż 5 000 km od największego lotniska w centrum geograficznym Unii. Wszystkie linie lotnicze na tych trasach należy traktować jednakowo. Ponadto wsparcie w ramach EU ETS na rzecz paliw alternatywnych i działań związanych ze smugami kondensacyjnymi należy udostępnić wszystkim liniom lotniczym na tych trasach. Ten zakres stosowania obejmuje około połowy maksymalnej odległości lotów od centrum Europy, przy czym uwzględniono analizę wskazującą, że takie trasy są najbardziej narażone na potencjalne przekierowanie ruchu lotniczego do innych węzłów. Zakres ten powinien obowiązywać od 2029 r., a nie od 2027 r., przez okres czterech lat, i być uzależniony od przeglądu w 2032 r.
- (83) Należy zmienić dyrektywę 2003/87/WE w celu wdrożenia mechanizmu CORSIA ICAO do prawa UE w latach 2026–2035 oraz zapewnienia, by lotnictwo jako całość wносиło sprawiedliwy wkład w przeciwdziałanie zmianie klimatu zgodnie z celami porozumienia paryskiego. Globalne działania rynkowe miały ograniczyć emisje pochodzące z lotnictwa międzynarodowego poza Europą od stycznia 2021 r., a Parlament Europejski i Rada określiły warunki pozwalające ocenić, czy system ten stanowi wystarczający środek przeciwdziałania zmianie klimatu, czy też należy go uzupełnić. W 2032 r., gdy widoczne będą wyniki funkcjonowania CORSIA pod względem kompensacji, należy przeprowadzić przegląd w celu oceny wdrożenia CORSIA przez główne państwa w sektorze lotnictwa, dla których uczestnictwo w CORSIA jest obowiązkowe zgodnie z zasadami określonymi przez ICAO. W przypadku gdy mechanizm CORSIA okaże się ambitny, skuteczny i udany, zakres skutecznego ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w ramach EU ETS należy ograniczyć do lotów w obrębie EOG oraz rozpoczynających się lotów do Zjednoczonego Królestwa, Szwajcarii, do i z Gibraltaru oraz innych państw korzystających z ETS jako usługi.
- (84) Aby ograniczyć dodatkowe zaostrożenie wymogów związane z geograficznym rozszerzeniem zakresu EU ETS w odniesieniu do działalności lotniczej oraz z uwagi na fakt, że emisje pochodzące z działalności lotniczej wykazują tendencję wzrostową, należy zwiększyć całkowitą liczbę uprawnień dostępnych w odniesieniu do działalności lotniczej proporcjonalnie do emisji nowo objętych zakresem, z uwzględnieniem najnowszych dostępnych informacji na temat emisji, oraz zarezerwować część tych uprawnień na dodatkowe wsparcie na rzecz zmniejszenia skutków klimatycznych lotnictwa dzięki zrównoważonym paliwom lotniczym, elektryfikacji i racjonalnemu pod względem kosztów ograniczeniu skutków smug kondensacyjnych. Całkowitą liczbę uprawnień dostępnych w odniesieniu do działalności lotniczej należy jednak zmniejszyć o liczbę odpowiadającą emisjom odliczonym przez operatorów statków powietrznych od obowiązku umorzenia uprawnień, aby uwzględnić koszty poniesione w związku z kompensacją w ramach CORSIA, ponieważ emisje te nie są już objęte EU ETS.

- (85) Obniżenie progu mającego zastosowanie do wyłączenia operatorów statków powietrznych, jak określono w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, prowadzi do włączenia do EU ETS dodatkowej liczby mniejszych operatorów statków powietrznych. Aby uwzględnić ograniczone zdolności administracyjne takich małych operatorów statków powietrznych, należy zwiększyć próg umożliwiający stosowanie uproszczonych narzędzi raportowania. Narzędzie raportowania udostępnione przez Eurocontrol osiągnęło wysoki poziom dokładności w ciągu kilku lat stosowania i podlega ciągłym udoskonaleniom od czasu jego wprowadzenia, w związku z czym jest w stanie dostarczać wartości emisji dla wszystkich zainteresowanych operatorów statków powietrznych.
- (86) Należy zmienić zakres i definicję działania „Produkcja wodoru (H₂) i gazu do syntezy, przy zdolności produkcyjnej przekraczającej 5 ton dziennie” w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, aby rozwiązać powtarzające się problemy związane z wdrażaniem i doprecyzować, że działalność polegająca na produkcji wodoru jest objęta zakresem tego działania również wtedy, gdy wodór jest wytwarzany wyłącznie jako produkt uboczny, jeżeli zdolność produkcyjna przekracza 5 ton dziennie.
- (87) Emisje pochodzące z lotów wykonywanych przez operatorów statków powietrznych wykorzystujących służbowe statki powietrzne w dużej mierze wyłączone z EU ETS, ponieważ na ogół wykonują oni mniej lotów lub ich emisje są niższe od progów wyłączenia określonych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE. Operatorzy statków powietrznych, których roczne emisje w ramach lotów międzynarodowych wynoszą mniej niż 10 000 t CO₂, nie podlegają mechanizmowi CORSIA ICAO i powinni zatem wносить wkład za pośrednictwem EU ETS. Aby wszyscy operatorzy statków powietrznych przyczyniali się do działań w dziedzinie klimatu, liczba lotów nie powinna stanowić już zatem kryterium zwolnienia z EU ETS, a próg emisji należy zmniejszyć i uprościć przez wprowadzenie jednego progu dla wszystkich rodzajów operatorów statków powietrznych. Niemniej jednak w celu utrzymania rozsądnego poziomu dodatkowych obciążeń administracyjnych dla właściwych organów należy zwolnić operatorów statków powietrznych o bardzo niskim poziomie emisji podlegających obowiązkowi umorzenia uprawnień w ramach EU ETS, biorąc również pod uwagę ograniczone skumulowane korzyści dla środowiska, do których doprowadziłoby ich włączenie.
- (88) Z analizy przeprowadzonej w kontekście dokonanego przez Komisję przeglądu rezerwy wynika, że bardziej stopniowe uwalnianie uprawnień z rezerwy na rynek w przypadku kurczenia się rynku zmniejszy ryzyko gwałtownego wzrostu cen na rynku, gdy liczba uprawnień znajdujących się w obiegu zbliży się do dolnego progu. Od 2028 r. należy wprowadzić parametr dolnego bufora w celu proporcjonalnego uwalniania uprawnień, gdy całkowita liczba uprawnień znajdujących się w obiegu wynosi od 400 milionów do 300 milionów uprawnień.
- (89) W celu uwzględnienia trajektorii spadku emisji i zapewnienia, aby rezerwa z czasem pozostała odporna na wstrząsy zewnętrzne, parametry odniesienia rezerwy stabilności rynkowej dotyczące umieszczania uprawnień w rezerwie i ich uwalniania z rezerwy należy zaktualizować tak, aby zmieniały się proporcjonalnie do sytuacji na rynku. W tym celu górny próg, dolny próg i odpowiadające im bufony oraz liczbę uwalnianych uprawnień należy co roku korygować, zmniejszając je o 4 %, aby odzwierciedlały zmiany zachodzące na kurczącym się rynku.
- (90) Analiza przeprowadzona w kontekście dokonanego przez Komisję przeglądu rezerwy i oczekiwanego rozwoju sytuacji na rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla

wskazuje, że odsetek 24 % stosowany przy określaniu liczby uprawnień umieszczanych w rezerwie spełnił swój cel, a w świetle ostatnich i przyszłych zmian na rynku odsetek ten powinien powrócić do poziomu 12 %. W tym celu należy odpowiednio dostosować próg górnego bufora.

- (91) Przy obliczaniu łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu uwzględnia się wyłącznie dane dotyczące instalacji stacjonarnych do dnia 31 grudnia 2023 r. Aby uwzględnić historyczne zapotrzebowanie sektora lotnictwa na uprawnienia w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2023 r., należy dostosować roczne obliczenia całkowitej liczby uprawnień w celu odzwierciedlenia skumulowanego zapotrzebowania tego sektora w tym okresie.
- (92) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie wspieranie redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów i efektywny ekonomicznie zgodnie z celem redukcji emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce do 2040 r. za pomocą rozszerzonego i zmienionego ogólnounijnego mechanizmu rynkowego nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (93) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania art. 4–7 dyrektywy 2003/87/WE w zakresie udzielania, zawieszania i cofania przez właściwe organy zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych, a także art. 10a ust. 3b–3d tej dyrektywy w zakresie zasad warunkowości dotyczących przydziału bezpłatnych uprawnień związanych z inwestowaniem w dekarbonizację w UE, w szczególności formatu i treści planów inwestycji w dekarbonizację w UE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Ponadto w celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania mechanizmu rezerwowania i przydziału zgodnie z art. 3ga dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do portów spoza Unii i z państw trzecich, do których powinno mieć zastosowanie odstępstwo od wymogów dotyczących pochodzenia, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia wykonawcze powierzone Komisji na podstawie art. 14 dyrektywy 2003/87/WE należy rozszerzyć w celu ustanowienia kolejności rozliczania emisji wychwyconego CO₂ z kombinacji źródeł o współczynniku zero i źródeł nieobjętych współczynnikiem zero oraz rozliczania emisji z paliw syntetycznych, aby zapewnić rozliczanie emisji i unikanie podwójnego liczenia. Ponadto należy rozszerzyć uprawnienia wykonawcze powierzone Komisji na podstawie art. 3ga ust. 2, aby uwzględnić zmiany środka, którego celem jest dalsze ograniczenie ryzyka zawinięć do portów w celu ominięcia przepisów oraz delokalizacji działalności związanej z przeładunkiem kontenerów. Te uprawnienia wykonawcze należy wykonywać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (94) W celu przyjęcia aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do uzupełnienia inwestycji w dekarbonizację w unijnych zasadach warunkowości dotyczących przydziału bezpłatnych uprawnień określonych w art. 10a ust. 3b–3d dyrektywy 2003/87/WE, względem szczegółowych warunków ustanowienia zasad łączenia w pulę na podstawie art. 10a ust. 3d oraz podziału odpowiedzialności między operatorami w tym przypadku, szczegółowych warunków

odstępstw określonych w art. 10a ust. 3c akapity piąty i szósty, szczegółowego harmonogramu przedkładania planów inwestycji w dekarbonizację w UE, kwalifikowania inwestycji w dekarbonizację, kwalifikowania znacznych redukcji emisji oraz określania wartości ekonomicznej liczby bezpłatnych uprawnień. Ponadto Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do uzupełnienia art. 9c dyrektywy 2003/87/WE w sprawie warunków zakupu jednostek pochłaniania dwutlenku węgla i sprzedaży na aukcji odpowiednich uprawnień oraz uzupełnienia art. 10cb, 10cc, 10cd i 10ce dyrektywy 2003/87/WE dotyczących funkcjonowania Funduszu Innowacyjnego i Banku Dekarbonizacji Przemysłu. Ponadto Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do uzupełnienia art. 19 dyrektywy 2003/87/WE względem warunków, zasad i procedur, zgodnie z którymi główny zarządca wykorzystuje dochody ze sprzedaży uprawnień na aukcji na pokrycie wydatków związanych z funkcjonowaniem EU ETS i zarządzaniem nim. Komisji należy również przekazać uprawnienia do przyjmowania takich aktów w celu uzupełnienia art. 12 ust. 3b w odniesieniu do wymogów dotyczących uznania, że gazy cieplarniane stały się trwale związane chemicznie z produktem lub związane chemicznie z produktem, oraz określenia środków mających wyeliminować ryzyko luk prawnych. Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu uzupełnienia art. 3gaa dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do szczegółowych zasad niezbędnych do stosowania rezerwacji i przydziału uprawnień do wykorzystania zrównoważonych paliw żeglugowych i bezemisyjnych technologii napędu, a także art. 3gab. Ponadto Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu uzupełnienia art. 25b dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących działania ETS jako usługi oraz w celu zmiany art. 3ga ust. 1 tej dyrektywy w odniesieniu do uwzględnienia pozostałych emisji uwolnionych podczas rejsu między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego, na rzecz którego świadczy się ETS jako usługę. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa³². W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (95) Przepisy dotyczące zmiany art. 3 lit. h) oraz wprowadzenia art. 6 ust. 4 i art. 10a ust. 3f dyrektywy 2003/87/WE powinny mieć zastosowanie od dnia 1 stycznia 2028 r., aby jak najszybciej doprecyzować przepisy dotyczące wydawania zezwoleń i korekt w przypadku nadmiernego przydziału bezpłatnych uprawnień. W związku z tym państwa członkowskie powinny dokonać transpozycji przepisów dotyczących tych artykułów do dnia 31 grudnia 2027 r. Termin transpozycji pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy powinien przypadać na dzień 31 grudnia 2028 r., aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na ich prawidłowe wdrożenie. Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r.

³²

Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

dotyczącą dokumentów wyjaśniających³³ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.

- (96) Aby zapewnić jasność już w bieżącym okresie, państwa członkowskie powinny dokonać transpozycji przepisów doprecyzowujących obowiązujące przepisy zgodnie z ich wdrożeniem i praktyką do dnia 1 stycznia 2028 r. Dotyczy to przepisów doprecyzowujących i dostosowujących przepisy do praktyki w odniesieniu do definicji nowej instalacji w art. 3 lit. h), art. 6 ust. 4 precyzującego sposób traktowania instalacji, którym po raz pierwszy przyznano zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych, które następnie cofnięto, a nowe zezwolenie przyznano w tym samym pięcioletnim okresie przydziału bezpłatnych uprawnień i po przedłożeniu wykazu, o którym mowa w art. 11 ust. 1, na ten okres, a także art. 10a ust. 4d dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do zwrotu nadwyżki uprawnień.
- (97) Aby zapewnić terminową dostępność odpowiednich środków finansowych, przepisy zmieniające art. 10a ust. 5b i art. 10a ust. 7 oraz wprowadzające nowy art. 19 ust. 1a powinny zacząć obowiązywać w dniu 30 września 2027 r. Przepisy te dotyczą, odpowiednio, wykorzystania wszelkiej pozostałej liczby uprawnień z dodatkowej liczby maksymalnie 3 % całkowitej liczby uprawnień, o której mowa w art. 10a ust. 5a, uprawnień, które należy zarezerwować dla nowych instalacji, oraz przepisu umożliwiającego Komisji wykorzystanie uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii na pokrycie wydatków związanych z funkcjonowaniem EU ETS i zarządzaniem nim. Aby zapewnić terminowe dostosowanie, przepis zmieniający art. 10a ust. 1a dyrektywy 2003/87/WE dotyczący współczynnika CBAM powinien mieć również zastosowanie od dnia 30 września 2027 r.
- (98) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE i decyzję (UE) 2015/1814 Parlamentu Europejskiego i Rady³⁴,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2003/87/WE

W dyrektywie 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do działań wymienionych w załącznikach I i III oraz do gazów cieplarnianych wymienionych w załączniku II. W przypadku gdy w instalacji objętej EU ETS ze względu na eksploataowanie jednostek spalania o całkowitej nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW zmienione zostają procesy produkcyjne w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i gdy nie

³³ Wspólna deklaracja polityczna z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotycząca dokumentów wyjaśniających (2011/C 369/02).

³⁴ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1814/oj>).

przekracza już ona tego progu, państwo członkowskie, w którym znajduje się instalacja, pozostawia operatorowi możliwość pozostania w EU ETS aż do upływu bieżącego okresu pięciu lat i dwóch kolejnych okresów pięciu lat, o których mowa w art. 11 ust. 1 akapit drugi, następujących po zmianie jej procesów produkcyjnych. Operator tej instalacji może zdecydować, że instalacja pozostaje objęta zakresem EU ETS jedynie do końca bieżącego pięcioletniego okresu, jedynie do końca kolejnego pięcioletniego okresu następującego po zmianie procesów produkcyjnych lub do końca kolejnych dwóch pięcioletnich okresów po zmianie procesów produkcyjnych. Odnosne państwo członkowskie powiadamia Komisję o zmianach wykazu przedłożonego Komisji zgodnie z art. 11 ust. 1.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) »instalacja« oznacza jedno z poniższych:

(i) stacjonarną jednostkę techniczną, gdzie prowadzona jest co najmniej jedna czynność wymieniona w załączniku I oraz wszelkie inne bezpośrednio związane czynności, które mają technicznie powiązania z prowadzonymi czynnościami i które mogą mieć wpływ na emisje i zanieczyszczenia;

(ii) infrastrukturę transportu CO₂ zdefiniowaną w art. 3 pkt 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1735*, która prowadzi działanie w zakresie transportu dwutlenku węgla wymienione w załączniku I;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1735 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram środków na rzecz wzmocnienia europejskiego ekosystemu produkcji technologii neutralnych emisyjnie i zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1724 (Dz.U. L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj>).”;

b) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) »nowa instalacja« oznacza każdą instalację prowadzącą co najmniej jedno działanie wymienione w załączniku I lub działanie włączone do EU ETS zgodnie z art. 24, która to instalacja uzyskała zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych po raz pierwszy w okresie rozpoczynającym się trzy miesiące przed terminem przedłożenia wykazu zgodnie z art. 11 ust. 1 i kończącym się w dniu 31 grudnia ostatniego roku w odpowiednim pięcioletnim okresie przydziału bezpłatnych uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 1;”;

c) lit. o) otrzymuje brzmienie:

„o) »operator statku powietrznego« oznacza osobę, która eksploatuje statek powietrzny w czasie wykonywania działania lotniczego wymienionego w załączniku I lub, w przypadku gdy nie można zidentyfikować tej osoby, podmiot obciążany opłatami za służby żeglugi powietrznej zgodnie z art. 32 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803*, lub ostatecznie właściciela statku powietrznego;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni

d) uchyla się lit. p);

e) lit. z) otrzymuje brzmienie:

„z) »port zawinięcia« oznacza jedno z poniższych:

(i) w przypadku statków przewożących ładunki lub pasażerów w celach komercyjnych – port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi statku, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki »burta w burtę« poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych, a także postoje kontenerowców w sąsiadującym porcie przeładunku kontenerów wymienione w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z art. 3ga ust. 2;

(ii) w przypadku statków prowadzących lub wspierających operacje morskie w związku z obszarem operacji morskich – port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów, lub obszar operacji morskich, na którym statek prowadzi lub wspiera operacje morskie; wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi statku, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki »burta w burtę« poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych, a także postoje kontenerowców w sąsiadującym porcie przeładunku kontenerów wymienione w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z art. 3ga ust. 2;”;

f) w lit. ag) skreśla się wyrazy „do celów rozdziału IVa niniejszej dyrektywy”;

g) dodaje się litery w brzmieniu:

„aj) »odpady niebezpieczne« oznaczają odpady niebezpieczne w rozumieniu art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE (*);

ak) »odpady komunalne« oznaczają odpady komunalne w rozumieniu art. 3 pkt 2b dyrektywy 2008/98/WE;

al) »paliwa syntetyczne« oznaczają paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001 oraz paliwa niskoemisyjne zdefiniowane w art. 2 pkt 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1788*;

am) »operacje morskie« oznaczają działalność związaną z poszukiwaniem, oceną lub eksploatacją zasobów naturalnych dna morskiego i podglebia lub działalność związaną z instalacjami morskimi lub infrastrukturą morską, ale

z wyłączeniem działalności w zakresie transportu morskiego ropy naftowej i gazu;

an) »obszar operacji morskich« oznacza obszar geograficzny objęty zezwoleniem wydanym przez właściwy organ na prowadzenie operacji morskich;

ao) »lot służbowy« oznacza lot wykonywany z wykorzystaniem służbowego statku powietrznego znajdującego się w wykazie przyjętym przez Komisję zgodnie z art. 3c ust. 6.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>)

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1788 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie wspólnych zasad rynków wewnętrznych gazu odnawialnego, gazu ziemnego i wodoru, zmieniająca dyrektywę (UE) 2023/1791 i uchylająca dyrektywę 2009/73/WE (wersja przekształcona) (Dz.U. L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj>).”;

3) w art. 3c wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Na okres od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. dla operatorów statków powietrznych rezerwuje się w sposób przejrzysty, równy i niedyskryminujący maksymalnie 20 mln łącznej liczby przydziałów, o której mowa w ust. 5, na korzystanie ze zrównoważonych paliw lotniczych i innych paliw lotniczych, które nie pochodzą z paliw kopalnych, o których mowa w art. 4 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405*, oraz na wykorzystanie energii elektrycznej, do lotów poddźwiękowych, w przypadku których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 niniejszej dyrektywy i w odniesieniu do których nie uznaje się, że spełniono ten obowiązek zgodnie z art. 28a ust. 1 niniejszej dyrektywy. W przypadku lotów służbowych zarezerwowana liczba jest dostępna wyłącznie na wykorzystanie energii elektrycznej. W przypadku gdy kwalifikujące się paliwo lotnicze nie może być fizycznie przypisane do konkretnego lotu, przydziały zarezerwowane na podstawie niniejszego akapitu udostępnia się dla kwalifikujących się paliw lotniczych uzupełnianych w EOG w sposób proporcjonalny do emisji z lotów – z wyjątkiem lotów służbowych – operatora statku powietrznego, w przypadku których przydziały muszą zostać umorzone zgodnie z art. 12 ust. 3 niniejszej dyrektywy, i nie uznaje się, że spełniono ten obowiązek zgodnie z art. 28a ust. 1 niniejszej dyrektywy. Ta sama zasada ma zastosowanie do określania ilości paliw, dla których współczynnik emisji wynosi zero.

Przydziały zarezerwowane na podstawie akapitu pierwszego niniejszego ustępu państwa członkowskie przyznają w celu pokrycia części lub całości różnicy w cenie między wykorzystaniem ropy kopalnej a wykorzystaniem odpowiednich kwalifikujących się paliw lotniczych z uwzględnieniem zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych. Przy obliczaniu tej różnicy w cenie Komisja bierze pod uwagę raport techniczny opublikowany przez

Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na podstawie art. 13 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2023/2405. Państwa członkowskie zapewniają widoczność finansowania na mocy niniejszego ustępu w sposób odpowiadający wymogom określonym w art. 30m ust. 1 lit. a) i b) niniejszej dyrektywy.

Przydziały przyznane na podstawie niniejszego ustępu obejmują:

- a) 50 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem zaawansowanych biopaliw zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001**, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV do niniejszej dyrektywy lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
- b) 60 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem wodoru z odnawialnych źródeł energii i paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego typu »drop-in« zgodnych z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 stosowanych w lotnictwie, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV do niniejszej dyrektywy lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
- c) 100 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego niepochodzącego z paliw kopalnych, objętego akapitem pierwszym niniejszego ustępu, w portach lotniczych znajdujących się na wyspach o powierzchni mniejszej niż 10 000 km² i niemających połączenia drogowego ani kolejowego z kontynentem oraz w portach lotniczych znajdujących się w regionach najbardziej oddalonych, w których miała miejsce fizyczna dostawa kwalifikującego się paliwa lotniczego poza systemem bilansu masy;
- d) do dnia 31 grudnia 2029 r. w przypadkach innych niż te, o których mowa w lit. a), b) i c), 30 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego niepochodzącego z paliw kopalnych objętego akapitem pierwszym niniejszego ustępu;
- e) od dnia 1 stycznia 2027 r. tę samą liczbę przydziałów na megadżul (MJ) zużytej energii elektrycznej, jaką operatorzy statków powietrznych są uprawnieni do otrzymania na podstawie lit. b) za wykorzystanie paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego typu »drop-in« w przypadku elektrycznych lub hybrydowych statków powietrznych wykonujących loty, w przypadku których przydziały muszą zostać umorzone zgodnie z art. 12 ust. 3.

Paliwa kwalifikują się do wsparcia, o którym mowa w niniejszym ustępie tylko wtedy, gdy są produkowane w EOG, w państwie trzecim, które posiada system handlu uprawnieniami do emisji powiązany z EU ETS, lub w państwie trzecim, któremu Unia udziela wsparcia zgodnie z art. 25b. Paliwa, o których mowa w akapicie trzecim lit. a), b) i d) kwalifikują się do zwiększenia poziomu pokrycia o 10 punktów procentowych, jeżeli są produkowane z wykorzystaniem surowców pozyskanych w Unii, w państwie trzecim, które

posiada system handlu uprawnieniami do emisji powiązany z EU ETS, lub w państwie trzecim, któremu Unia udziela wsparcia na podstawie art. 25b.

Przyznając przydziały na podstawie niniejszego ustępu, można uwzględnić ewentualne wsparcie w ramach innych mechanizmów na szczeblu krajowym, unijnym lub międzynarodowym.

Operatorzy statków powietrznych mogą co roku ubiegać się o przyznanie przydziałów w oparciu o ilość każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego, o którym mowa w niniejszym ustępie, wykorzystanego w czasie lotów poddźwiękowych, z wyjątkiem lotów służbowych, w przypadku których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2040 r., z wyłączeniem lotów, w przypadku których wymóg ten uznaje się za spełniony na mocy art. 28a ust. 1. Do dnia 31 grudnia 2035 r. operatorzy statków powietrznych mogą co roku ubiegać się o przyznanie przydziałów w przypadku elektrycznych lub hybrydowych statków powietrznych wykorzystujących energię elektryczną lub wodór do wykonywania wszelkich lotów, w przypadku których przydziały muszą zostać umorzone zgodnie z art. 12 ust. 3.

Jeżeli operator statku powietrznego wykaże w sposób zadowalający Komisję istnienie wiążącej długoterminowej umowy na dostawy paliw, o których mowa w akapicie trzecim lit. a), b) i e), która wiąże zarówno dostawcę paliwa, jak i operatora statku powietrznego i obowiązuje przez co najmniej trzy lata, przydziały pokrywające różnicę w cenie za każdy rok obowiązywania umowy, na okres maksymalnie pięciu lat, są zarezerwowane dla tego operatora statku powietrznego. Roczny przydział uprawnień do wykorzystania kwalifikujących się paliw dostarczonych w ramach tych umów odbywa się w sposób określony w akapitach od drugiego do czwartego. Przydziały zarezerwowane na mocy niniejszego akapitu nie mogą przekraczać 10 mln.

Jeżeli w danym roku zapotrzebowanie na przydziały zgodnie z niniejszym ustępem jest większy niż dostępność przydziałów, liczbę dostępnych przydziałów redukuje się w równomierny sposób względem wszystkich odnośnych operatorów statków powietrznych, których dotyczy przydział w danym roku.

Można stosować zachęty do znacznego zmniejszenia skutków klimatycznych smug kondensacyjnych rzędu milionów ton ekwiwalentu dwutlenku węgla przez coroczne wykorzystanie nie więcej niż 420 000 przydziałów. Z liczby zarezerwowanej zgodnie z akapitem pierwszym na racjonalne pod względem kosztów ograniczenie skutków klimatycznych smug kondensacyjnych przeznacza się łącznie do 3 mln uprawnień dostępnych do dnia 31 grudnia 2033 r. Państwa członkowskie przyznają, na wniosek operatora statku powietrznego, który włączył modele prognozowania smug kondensacyjnych do swoich narzędzi planowania lotu, uprawnienia równoważne 0,1 % zweryfikowanych emisji tego operatora. Aby kwalifikować się do tego przydziału, operatorzy statków powietrznych udostępniają prognozy dotyczące smug kondensacyjnych swojemu ośrodkowi kontroli operacji lotniczych lub jego odpowiednikowi, któremu zleca się ocenę ich wykonalności operacyjnej oraz, w miarę możliwości, uwzględnienie ich przy zgłaszaniu odpowiednich lotów. Operatorom statków powietrznych, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego akapitu, przydziela się dodatkową liczbę równą 0,02 %

zweryfikowanych emisji w odniesieniu do lotów, w przypadku których operator statku powietrznego wykorzystuje trajektorie lotu i przepływ paliwa jako dane pomiarowe podczas lotu do raportowania w danym roku skutków innych niż CO₂ emisji lotniczych zgodnie z art. 14 ust. 5. Modele prognozowania smug kondensacyjnych operatorów statków powietrznych, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego akapitu, wykorzystują jako podstawę ten sam wspólny referencyjny model numerycznego prognozowania pogody i te same dane pogodowe, jakie wykorzystuje się w narzędziach monitorowania, raportowania i weryfikacji udostępnionych przez Komisję, o których mowa w art. 14 ust. 5.

Komisja publikuje co roku w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* szczegółowe informacje za poprzedni rok na temat średniej różnicy w kosztach między wykorzystaniem ropy kopalnej, z uwzględnieniem zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych, a wykorzystaniem odpowiednich kwalifikujących się paliw lotniczych.

Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnicy w kosztach, o której mowa w akapicie szóstym niniejszego ustępu, przyznania przydziałów na wykorzystanie paliw określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu zgłoszonych na mocy aktu wykonawczego przyjętego na podstawie art. 14 ust. 1 oraz przez dokonanie ustaleń dotyczących uwzględniania zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych. Te akty delegowane mogą również określać dalsze zasady i procedury walidacji modeli prognozowania smug kondensacyjnych i ich włączania do narzędzi planowania lotu.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające wykaz służbowych statków powietrznych, w przypadku których loty wykonywane przez te statki powietrzne uznaje się za loty służbowe. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

Do dnia 1 lipca 2032 r. Komisja przeprowadzi ocenę stosowania przepisów niniejszego ustępu i przedłoży wyniki w sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady. W stosownych przypadkach sprawozdaniu może towarzyszyć wniosek ustawodawczy w celu zmiany liczby przydziałów zarezerwowanych na podstawie niniejszego ustępu do dnia 31 grudnia 2040 r., z uwzględnieniem zmian zakresu geograficznego lotów podlegających obowiązkowi umorzenia ustanowionemu w art. 12 ust. 3, mający na celu dalsze zachęcanie do wykorzystywania paliw określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, w szczególności do wykorzystywania paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnych z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 stosowanych w lotnictwie, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy.

Od dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja będzie oceniać stosowanie niniejszego ustępu w sprawozdaniach rocznych, które jest zobowiązana przedstawiać na podstawie art. 10 ust. 5.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).”;

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 3, art. 14 ust. 3 i art. 16 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do uwolnionych do dnia 31 grudnia 2035 r. emisji z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, łącznie z innym lotniskiem znajdującym się w tym samym regionie najbardziej oddalonym lub w innym regionie najbardziej oddalonym tego samego państwa członkowskiego.”;

4) w art. 3ga wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W odniesieniu do statków przewożących ładunki lub pasażerów w celach komercyjnych przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzania w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu zawinięcia niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu zawinięcia niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz stu procent (100 %) emisji ze statków w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.

W odniesieniu do statków prowadzących lub wspierających operacje morskie związane z obszarem operacji morskich przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzania mają zastosowanie do:

(i) połowy emisji z tego statku uwolnionych podczas rejsów między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego w celu prowadzenia lub wspierania operacji morskich związanych z obszarem operacji morskich znajdującym się na morzu terytorialnym, w wyłącznej strefie ekonomicznej, na szelfie kontynentalnym lub na morzu szelfowym państwa członkowskiego;

(ii) wszystkich emisji z tego statku uwolnionych podczas rejsów w celu prowadzenia lub wspierania operacji morskich związanych z obszarem

operacji morskich znajdującym się na morzu terytorialnym, w wyłącznej strefie ekonomicznej, na szelfie kontynentalnym lub na morzu szelfowym państwa członkowskiego, które wypływają z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego;

(iii) wszystkich emisji z tego statku w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, jeżeli emisje te są ściśle związane z prowadzeniem lub wspieraniem operacji morskich związanych z obszarem operacji morskich znajdującym się na morzu terytorialnym, w wyłącznej strefie ekonomicznej, na szelfie kontynentalnym lub na morzu szelfowym państwa członkowskiego.

Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzania nie mają jednak zastosowania do emisji uwalnianych podczas rejsów w celu prowadzenia lub wspierania operacji morskich związanych z obszarem operacji morskich znajdującym się poza morzem terytorialnym, wyłączną strefą ekonomiczną, szelfem kontynentalnym lub morzem szelfowym państwa członkowskiego oraz do emisji uwalnianych w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, jeżeli emisje te są ściśle związane z prowadzeniem lub wspieraniem operacji morskich związanych z obszarem operacji morskich znajdującym się poza morzem terytorialnym, wyłączną strefą ekonomiczną, szelfem kontynentalnym lub morzem szelfowym państwa członkowskiego.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia wykaz sąsiadujących portów przeładunku kontenerów i aktualizuje ten wykaz, w razie potrzeby, do dnia 31 grudnia każdego roku.

W tych aktach wykonawczych wskazuje się port jako sąsiadujący port przeładunku kontenerów, w przypadku gdy port ten znajduje się poza Unią, ale mniej niż 150 mil morskich od portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, w przypadku gdy zanurzenie i długość miejsca postoju w tym porcie przekraczają, odpowiednio, 11 metrów i 250 metrów, oraz w przypadku gdy dostępne są dźwigi do przeładunku towarów ze statków na nabrzeże odpowiednie do operacji przeładunku kontenerów, albo w przypadku gdy udział przeładunku kontenerów, mierzony w dwudziestostopowych jednostkach ekwiwalentnych, przekracza 50 % całkowitego ruchu kontenerowego w tym porcie w ostatnim dwunastomiesięcznym okresie, dla którego dostępne są odpowiednie dane, i w przypadku gdy port ten znajduje się poza Unią, ale mniej niż 300 mil morskich od portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego. Do celów niniejszego ustępu kontenery uznaje się za przeładowane, gdy są rozładowywane ze statku do portu wyłącznie w celu załadunku na inny statek. Wykaz ustanowiony przez Komisję zgodnie z akapitem pierwszym nie obejmuje portów znajdujących się w państwie trzecim, w odniesieniu do których to państwo trzecie skutecznie stosuje środki równoważne z niniejszą dyrektywą. Obejmuje to porty w państwach trzecich, z którymi zawarto umowę w sprawie powiązania ETS.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

- c) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) datę „31 grudnia 2030 r.” zastępuje się datą „31 grudnia 2038 r.”;
 - (ii) zdanie przedostatnie otrzymuje brzmienie:
„Dochody uzyskane ze sprzedaży na aukcji tego odsetka uprawnień wykorzystuje się na cele priorytetowe, o których mowa w art. 10 ust. 3 akapit pierwszy lit. a) i d), oraz na cele, o których mowa w art. 10 ust. 3 akapit drugi lit. g).”;
- d) dodaje się nowy ustęp w brzmieniu:
„4. W okresie do 2040 r. Komisja wykorzystuje maksymalnie 0,5 mln uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, w celu sfinansowania wdrożenia systemu w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego.
Uprawnienia te sprzedaje się na aukcji zgodnie z art. 10 ust. 4 niniejszej dyrektywy, przy czym przychody stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.”;
- 5) dodaje się art. 3ga w brzmieniu:

„Artykuł 3ga

**Rezerwacja i przydział uprawnień na wykorzystanie zrównoważonych paliw
żeglugowych i bezemisyjnych technologii napędu**

1. Niezależnie od art. 10 ust. 1 w okresie od dnia 1 stycznia [2028 r./pierwszego roku po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] do dnia 31 grudnia 2040 r. rezerwuje się maksymalnie 110 mln uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, na wykorzystanie zrównoważonych paliw żeglugowych lub wdrażanie i eksploatację bezemisyjnych technologii napędu, w tym elektrycznych i wiatrowych systemów napędu, pod warunkiem że te paliwa i technologie wykorzystuje się zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym artykule.
2. Do celów niniejszego artykułu »zrównoważone paliwa żeglugowe« oznaczają:
 - a) biogaz i zaawansowane biopaliwa zdefiniowane odpowiednio w art. 2 akapit drugi pkt 28 i 34 dyrektywy (UE) 2018/2001, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV do niniejszej dyrektywy lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
 - b) paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zgodne z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
 - c) wodór niskoemisyjny i paliwa niskoemisyjne zdefiniowane odpowiednio w art. 2 pkt 11 i 13 dyrektywy (UE) 2024/1788, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy.
3. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, rezerwuje się dla przedsiębiorstw żeglugowych na zasadach przejrzystości, równego traktowania

i niedyskryminacji na potrzeby wykorzystania zrównoważonych paliw żeglugowych i bezemisyjnych technologii napędu podczas rejsów, w odniesieniu do których uprawnienia należy umorzyć zgodnie z art. 12 ust. 3.

Uprawnienia mogą wspierać wykorzystanie zrównoważonych paliw żeglugowych lub bezemisyjnych technologii napędu przez statki o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, podczas rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, a także w portach zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

4. Państwa członkowskie przydzielają uprawnienia zarezerwowane na mocy ust. 1 niniejszego artykułu w celu pokrycia całości lub części:

- a) pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem zrównoważonych paliw żeglugowych a wykorzystaniem kopalnych paliw żeglugowych;
- b) kosztów poniesionych w związku z wdrażaniem i eksploatacją bezemisyjnych technologii napędu w porównaniu z konwencjonalnymi systemami napędu, proporcjonalnie do wielkości redukcji emisji osiągniętej dzięki wykorzystaniu tych bezemisyjnych technologii napędu.

5. Komisja określa różnicę w cenie między wykorzystaniem kopalnych paliw żeglugowych a wykorzystaniem zrównoważonych paliw żeglugowych na podstawie obiektywnych i weryfikowalnych informacji, w tym, w miarę dostępności, rzeczywistych cen transakcyjnych. W przypadku braku reprezentatywnej ceny rynkowej zrównoważonych paliw żeglugowych Komisja ustala ceny referencyjne na podstawie obiektywnych i weryfikowalnych elementów. W przypadku kopalnych paliw żeglugowych Komisja szacuje średnią cenę ważoną odzwierciedlającą rzeczywisty koszyk kopalnych paliw żeglugowych raportowany na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757.

Przedsiębiorstwa żeglugowe obliczają koszty poniesione na wdrożenie i eksploatację bezemisyjnych technologii napędu w porównaniu z konwencjonalnymi systemami napędu na podstawie średnich kosztów redukcji emisji, które określi Komisja, z uwzględnieniem obiektywnych i weryfikowalnych informacji.

6. Przydzielając uprawnienia zgodnie z niniejszym artykułem, państwa członkowskie zapewniają spełnienie następujących wymogów dotyczących pochodzenia:

- a) partie zrównoważonych paliw żeglugowych produkuje się w Unii lub w państwie trzecim, które posiada system handlu uprawnieniami do emisji powiązany z systemem handlu uprawnieniami do emisji ustanowionym zgodnie z niniejszą dyrektywą, lub w państwie trzecim, któremu Unia udziela wsparcia na podstawie art. 25b w celu skutecznego stosowania ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych z bezwzględnym pułapem emisji;
- b) bezemisyjne technologie napędu produkuje się w Unii lub w państwie trzecim, które posiada system handlu uprawnieniami do emisji powiązany z systemem handlu uprawnieniami do emisji ustanowionym zgodnie z niniejszą dyrektywą, lub w państwie trzecim, któremu Unia udziela wsparcia na podstawie art. 25b w celu skutecznego stosowania ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych z bezwzględnym pułapem emisji.

7. Na zasadzie odstępstwa od ust. 6 państwa członkowskie nie stosują wymogów dotyczących pochodzenia w odniesieniu do zrównoważonych paliw żeglugowych wykorzystywanych podczas kwalifikujących się rejsów między portem zawinięcia

podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego określonym w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 8 akapit pierwszy.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zawierających wykaz portów niepodlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, które są zgodne z zasadami przewodnimi dotyczącymi wsparcia dla projektów portowych w państwach trzecich określonymi w strategii UE w sprawie portów* i które uczestniczą w zielonych korytarzach żeglugowych z innymi portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego. Komisja jest również uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych w celu, w stosownych przypadkach, aktualizacji tego wykazu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

9. Uprawnienia przydzielone w związku z wykorzystaniem zrównoważonych paliw żeglugowych i bezemisyjnych technologii napędu obejmują:

- a) 55 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem kopalnych paliw żeglugowych, z jednej strony, a wykorzystaniem biogazu i zaawansowanych biopaliw zdefiniowanych w art. 2 pkt 28 i 34 dyrektywy (UE) 2018/2001, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV do niniejszej dyrektywy lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
- b) 90 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem kopalnych paliw żeglugowych a wykorzystaniem paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnych z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV do niniejszej dyrektywy lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
- c) 80 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem kopalnych paliw żeglugowych a wykorzystaniem wodoru niskoemisyjnego i paliw niskoemisyjnych zdefiniowanych odpowiednio w art. 2 pkt 11 i 13 dyrektywy (UE) 2024/1788, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
- d) 90 % dodatkowych kosztów poniesionych w związku z wdrażaniem i eksploatacją bezemisyjnych technologii napędu w porównaniu z konwencjonalnymi systemami napędu.

W przypadku gdy zrównoważone paliwa żeglugowe lub bezemisyjne technologie napędu wykorzystuje się podczas rejsu między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego znajdującym się na wyspie, w odniesieniu do którego uprawnienia należy umorzyć zgodnie z art. 12 ust. 3, wartości procentowe określone w akapicie pierwszym lit. a)–d) zwiększa się o 5 punktów procentowych.

W przypadku gdy uprawnienia są przydzielane w odniesieniu do zrównoważonych paliw żeglugowych produkowanych z wykorzystaniem surowców pozyskanych w Unii lub w państwie trzecim, które posiada system handlu uprawnieniami do emisji powiązany z systemem handlu uprawnieniami do emisji ustanowionym zgodnie z niniejszą dyrektywą, lub w państwie trzecim, któremu Unia udziela wsparcia na podstawie art. 25b w celu skutecznego stosowania ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych z bezwzględnym

pułapem emisji, wartości procentowe określone w akapicie pierwszym lit. a)–c) zwiększa się o 10 punktów procentowych.

W przypadku gdy uprawnienia są przydzielane w związku z wdrażaniem i eksploatacją bezemisyjnych technologii napędu zainstalowanych na statkach w stocznich unijnych, wartość procentową określoną w akapicie pierwszym lit. d) zwiększa się o 5 punktów procentowych.

W przypadku wykorzystywania zrównoważonych paliw żeglugowych lub wdrażania lub eksploatacji bezemisyjnych technologii napędu podczas rejsu między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego liczbę uprawnień, które należy przydzielić zgodnie z niniejszym artykułem, mnoży się przez 50 %, zgodnie z zakresem geograficznym, o którym mowa w art. 3ga niniejszej dyrektywy.

10. Co roku przedsiębiorstwa żeglugowe mogą ubiegać się o przydział uprawnień na podstawie ilości wykorzystanych zrównoważonych paliw żeglugowych oraz redukcji emisji, jakie osiągnięto dzięki bezemisyjnym technologiom napędu w poprzednim roku kalendarzowym.

11. Jeżeli w danym roku zapotrzebowanie na uprawnienia przekracza liczbę dostępnych uprawnień, liczbę uprawnień redukuje się w równomierny sposób względem wszystkich przedsiębiorstw żeglugowych, których dotyczy przydział w danym roku.

12. Przydzielając uprawnienia na podstawie niniejszego artykułu, można uwzględnić ewentualne wsparcie w ramach innych mechanizmów na szczeblu krajowym, unijnym lub międzynarodowym.

13. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* następujące informacje:

- a) średnią różnicę w cenie między kopalnymi paliwami żeglugowymi a zrównoważonymi paliwami żeglugowymi w ujęciu rocznym za poprzedni rok;
- b) średnie koszty redukcji emisji wynikające z wdrożenia i eksploatacji bezemisyjnych technologii napędu co trzy lata za poprzednie trzy lata.

14. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez ustanowienie szczegółowych zasad dotyczących:

- a) obliczania różnic w cenie, w tym ustalania cen referencyjnych, w przypadku gdy reprezentatywne ceny rynkowe nie są dostępne;
- b) określenia obiektywnych kryteriów mających zastosowanie do kwalifikowalnych bezemisyjnych technologii napędu, jeżeli przyczyniają się one do redukcji emisji gazów cieplarnianych;
- c) określenia redukcji emisji wynikających z wdrażania i eksploatacji bezemisyjnych technologii napędu;
- d) procedur składania wniosków, przydziału, monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do przydziału uprawnień zgodnie z niniejszym artykułem;
- e) zabezpieczeń zapobiegających nadmiernej rekompensacie, w tym w odniesieniu do systemów krajowych, unijnych lub międzynarodowych;

- f) ustanowienia zabezpieczeń i procedur, aby zapewnić sprawiedliwy i proporcjonalny podział uprawnień między przedsiębiorstwa żeglugowe, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby zachowania efektywnej konkurencji oraz dostępu dla małych i średnich przedsiębiorstw żeglugowych.

15. Państwa członkowskie zapewniają widoczność finansowania na mocy niniejszego artykułu w sposób odpowiadający wymogom określonym w art. 30m ust. 1 lit. a) i b).

16. Od dnia 1 stycznia 2032 r. Komisja będzie oceniać stosowanie niniejszego artykułu w sprawozdaniu rocznym, które jest zobowiązana przedstawiać na podstawie art. 10 ust. 5.

* Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Strategia UE w sprawie portów«, COM(2026) 112 final, załącznik 1, »B) Zasady przewodnie dotyczące wsparcia dla projektów portowych w państwach trzecich.«;

- 6) po art. 3ga dodaje się art. 3gab w brzmieniu:

„Artykuł 3gab

Rezerwacja i przydział uprawnień na dekarbonizację sektora morskiego w niektórych krajach najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państwach wyspiarskich

Z liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, rezerwuje się 0,9 mln uprawnień na dekarbonizację sektora morskiego w krajach najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państwach wyspiarskich zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, z wyłączeniem państw, których PKB na mieszkańca jest równy średniej unijnej lub ją przekracza. Liczbę tę rezerwuje się co roku do 2035 r.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w drodze ustanowienia przepisów dotyczących wykorzystania zarezerwowanych uprawnień, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz procedury udostępniania tych uprawnień.”;

- 7) w art. 3gg wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) wszelkich kwestii związanych ze spójnością między EU ETS a tym środkiem, w tym podwójnych płatności.”;

- b) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W stosownych przypadkach Komisja może dołączyć do sprawozdania, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany tej dyrektywy w sposób spójny z unijnymi celami klimatycznymi i celem neutralności klimatycznej określonym w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, a także w celu zachowania integralności środowiskowej i skuteczności unijnych działań w dziedzinie klimatu, aby zapewnić spójność między wdrażaniem globalnego środka rynkowego a EU ETS, przy jednoczesnym uniknięciu podwójnych płatności i wszelkich znacznych podwójnych obciążeń.”;

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„Nie później niż do dnia 30 września 2035 r. Komisja oceni wdrożenie art. 3ga ust. 3 akapit drugi, w tym jego wkład w dekarbonizację transportu

morskiego i koszty administracyjne ponoszone przez zainteresowane państwa członkowskie, oraz stosowność przedłużenia jego stosowania na okres po dniu 31 grudnia 2038 r., i w stosownym przypadku przedłożyć odpowiedni wniosek ustawodawczy.”;

d) ust. 5 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Nie później niż do dnia 31 grudnia 2031 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym przeanalizuje wykonalność oraz skutki gospodarcze, środowiskowe i społeczne włączenia do niniejszej dyrektywy emisji ze statków o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, o których mowa w art. 2 ust. 1d lit. e) i f) rozporządzenia (UE) 2015/757.”;

e) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Do dnia 1 stycznia 2032 r. Komisja przeprowadzi ocenę stosowania art. 3gaa i przedstawi sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

7. Nie później niż do dnia 30 września 2033 r. Komisja oceni wdrożenie odstępstwa przewidzianego w art. 12 ust. 3-e, biorąc pod uwagę rozwój technologiczny, dostępność i wdrażanie niskoemisyjnych i bezemisyjnych technologii napędu oraz zrównoważonych paliw odpowiednich dla statków klasy lodowej, wpływ odstępstwa na dekarbonizację transportu morskiego oraz zasadność przedłużenia jego stosowania na okres po dniu 31 grudnia 2035 r., i, w razie potrzeby, przedłożyć odpowiedni wniosek ustawodawczy.”;

8) w art. 4 wyrażenie „art. 27” zastępuje się wyrażeniem „art. 27 i 27a”;

9) w art. 6 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających przepisy dotyczące udzielania, zawieszania i cofania zezwoleń na emisję gazów cieplarnianych przez właściwy organ. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

4. Jeżeli w okresie, o którym mowa w art. 3 lit. h), właściwy organ po raz pierwszy udzieli zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych, cofnie to zezwolenie, a następnie udzieli nowego, instalacja zostaje ponownie włączona do EU ETS dopiero w kolejnym pięcioletnim okresie przydziału bezpłatnych uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 1, z odpowiednim statusem instalacji dotychczas działającej lub nowej instalacji, stosownie do przypadku. Instalacja ta pozostaje poza zakresem EU ETS przez pozostałą część pięcioletniego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 1, w trakcie którego zezwolenie zostało udzielone po raz pierwszy i cofnięte.”;

10) w tytule rozdziału III skreśla się wyraz „stacjonarne”;

11) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Właściwy organ w odniesieniu do infrastruktury transportu CO₂

1. Właściwym organem w odniesieniu do infrastruktury transportu CO₂ jest właściwy organ państwa członkowskiego, w którym wychwytyuje się transportowany CO₂. Jeżeli CO₂ jest wychwytywany poza EOG, właściwym organem jest właściwy organ pierwszego państwa członkowskiego tranzytu CO₂.

2. Właściwe organy zgodnie z ust. 1 oraz właściwe organy państw członkowskich tranzytu lub odbioru wymieniają wszelkie istotne informacje niezbędne do zatwierdzenia planów monitorowania oraz weryfikacji raportów na temat wielkości emisji w odniesieniu do infrastruktury transportu CO₂.”;

12) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Odpowiednio od dnia 1 stycznia 2026 r. i dnia 1 stycznia 2027 r. liczbę uprawnień zwiększa się w celu uwzględnienia emisji gazów cieplarnianych innych niż emisje CO₂ z działalności w zakresie transportu morskiego oraz uwzględnienia emisji ze statków typu offshore w oparciu o ich emisje za ostatni rok, dla którego dostępne są dane. Niezależnie od art. 10 ust. 1 uprawnienia wynikające ze zwiększenia przydziału udostępnia się od 2030 r. w celu wsparcia innowacji zgodnie z art. 3gaa.”;

b) w art. 9 dodaje się akapity w brzmieniu:

„W [2031 r./dwa lata po włączeniu dodatkowych małych statków do MRW] liczbę uprawnień w całej Unii zwiększa się w celu uwzględnienia emisji z kategorii statków o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, o których mowa w załączniku I, w oparciu o ich emisje za ostatni rok, dla którego dostępne są dane. Uprawnienia wynikające z tego zwiększenia wlicza się do liczby, o której mowa w art. 3gaa.

Liczbę uprawnień w całej Unii zwiększa się w odniesieniu do spalania odpadów komunalnych o następujące liczby uprawnień, z uwzględnieniem wymogów dotyczących stopniowego wprowadzania ustanowionych w art. 12a:

- 10,2 mln uprawnień w 2031 r.;
- 19,5 mln uprawnień w 2032 r.;
- 28,1 mln uprawnień w 2033 r.; oraz
- 36 mln uprawnień w 2034 r., przy czym następnie stosuje się współczynnik liniowy redukcji.

Współczynnik liniowy wynosi 3,7 % w latach 2031–2035 i 1,7 % od 2036 r.

Komisja publikuje liczbę uprawnień w całej Unii do września 2028 r.”;

13) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9b

Finansowanie międzynarodowych jednostek emisji

1. Maksymalnie 260 mln uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, udostępnia się na potrzeby instrumentu na zakup do 260 Mt międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności spośród międzynarodowych jednostek emisji przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, aby przyczynić się do osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych w ramach działań wymienionych w załączniku I w latach 2036–2040. Wszystkich zakupów dokonuje się pod warunkiem spełnienia kryteriów określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119.

2. Przychody ze sprzedaży na aukcji uprawnień na podstawie ust. 1 zalicza się do zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5

rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046. Komisja zapewnia, aby sprzedaż uprawnień na aukcji dla tego instrumentu była zgodna z zasadami i warunkami, o których mowa w art. 10 ust. 4, w odpowiednim czasie przed rozpoczęciem zakupów.

3. Do dnia 31 stycznia 2033 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające rozwój rynku międzynarodowych jednostek emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, oraz dostępność tych jednostek na potrzeby osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych dotyczących działań wymienionych w załączniku I, w tym:

- a) wymogi dotyczące integralności środowiskowej, rzetelności rozliczania i weryfikacji, które należałoby spełnić, aby takie jednostki przyczyniały się do osiągania ambitnych celów tych sektorów, z uwzględnieniem zmian zachodzących w ramach porozumienia paryskiego i w prawie Unii;
- b) rozwój rynku międzynarodowych jednostek emisji pod względem podaży i popytu;
- c) potencjalne skutki takiego wykorzystania dla funkcjonowania i integralności EU ETS;
- d) konkretne skutki dla sektorów objętych EU ETS, w tym ryzyko ucieczki emisji, wpływ na konkurencyjność, ryzyko osłabienia zachęt do łagodzenia zmiany klimatu oraz spójność z unijnym celem neutralności klimatycznej całej gospodarki.

4. Z uwzględnieniem sprawozdania, o którym mowa w ust. 3, na zasadzie odstępstwa od art. 9, w przypadku gdy racjonalne pod względem kosztów międzynarodowe jednostki emisji o wysokiej jakości i wysokiej integralności, o których mowa w ust. 1, nie są dostępne, od 2036 r. współczynnik liniowy powraca do poziomu 2,7 %.

5. Uprawnienia zarezerwowane na mocy ust. 1 przydziela się Bankowi Dekarbonizacji Przemysłu na projekty dekarbonizacji przemysłu zgodnie z art. 10ce, w przypadku gdy nie przydzielono ich do celów określonych w ust. 1.

Artykuł 9c

Trwałe pochłanianie dwutlenku węgla w Unii

1. Liczbę uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, zwiększa się o 250 mln uprawnień. Uprawnienia te udostępnia się Komisji do sprzedaży na aukcji w latach 2031–2040 w celu uzyskania dochodów na zakup równoważnej liczby jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii generowanych przez działania BioCCS i DACCS na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3012*. Komisja nabywa te jednostki pochłaniania, traktując priorytetowo portfel projektów racjonalnych pod względem kosztów o wysokiej integralności, przy czym płatność następuje po dostarczeniu jednostek certyfikowanych.

2. Dodatkowe 10 mln uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, w latach 2031–2040 udostępnia się Komisji do sprzedaży na aukcji w celu uzyskania dochodów na zakup tych jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, w przypadku gdy dochody uzyskane z uprawnień na podstawie ust. 1 byłyby niewystarczające do zakupu całkowitej liczby jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii.

3. Przychody ze sprzedaży na aukcji uprawnień na podstawie ust. 1 i 2 niniejszego artykułu zalicza się do zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2024/2509**. Sprzedaż na aukcji uprawnień na zakup jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii, o których to uprawnieniach mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, odbywa się zgodnie z zasadami i warunkami, o których mowa w art. 10 ust. 4 niniejszej dyrektywy. Uprawnienia zarezerwowane na mocy ust. 1 i 2 niniejszego artykułu zwraca się do liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9 niniejszej dyrektywy, w przypadku gdy nie zostały sprzedane na aukcji do celów określonych w ust. 1 niniejszego artykułu przed 2041 r.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych warunków zakupu jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii wskazanych w ust. 1, w tym harmonogramu sprzedaży na aukcji uprawnień, o których mowa w ust. 1 i 2; form wsparcia, procedury i kryteriów wyboru, kryteriów kwalifikowalności i wymogów technologicznych dla poszczególnych rodzajów wsparcia i mechanizmów płatności, z wykorzystaniem, w miarę możliwości, przydziału w ramach przetargu konkurencyjnego oraz z przejrzystą sprawozdawczością na temat wyników procedur; a także przepisów finansowych w celu zapewnienia właściwej realizacji zakupu. Te akty delegowane zapewniają, aby wszelka wcześniejsza sprzedaż na aukcji uprawnień, o których mowa w ust. 1 i 2, była równoważona sprzedażą na aukcji uprawnień na mocy art. 10, tak aby osiągnąć skutek równoważny stopniowemu włączaniu pochłaniania dwutlenku węgla, prowadzącemu do sprzedaży na aukcji w 2040 r. 48 mln uprawnień, o których mowa w ust. 1 i 2. W tych aktach delegowanych określa się szczegółowe warunki zakupu jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii, przy czym priorytetowo traktuje się portfel projektów racjonalnych pod względem kosztów o wysokiej integralności, w przypadku których płatność następuje po dostarczeniu jednostek certyfikowanych, oraz dąży się do ograniczenia ekspozycji finansowej.

5. Liczbę jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii, które należy zakupić, pomniejsza się o liczbę jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii wygenerowanych w wyniku BioCCS, które operatorzy, operatorzy statków powietrznych i przedsiębiorstwa żeglugowe wykorzystują zgodnie z art. 14 ust. 1a, a spośród 250 mln uprawnień, o których mowa w ust. 1, anuluje się odpowiednią liczbę uprawnień.

6. Wszelkie jednostki certyfikowane trwałego pochłaniania dwutlenku węgla wygenerowane w wyniku działań BioCCS i DACCS na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/3012 i zakupione przez Komisję zgodnie z niniejszym artykułem zostają anulowane i nie można ich już rozliczać jako ujemnych emisji na podstawie art. 14 ust. 1a niniejszej dyrektywy.

7. Współczynnik liniowy redukcji określony w art. 9 nie ma zastosowania do zwiększenia liczby uprawnień, o którym mowa w ust. 1.

8. Przed dniem 31 grudnia 2034 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym oceni postępy w zakresie zakupu jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii przewidzianego w ust. 1, biorąc pod uwagę dostępną podaż i cenę jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii w porównaniu z przydzielonym budżetem. W sprawozdaniu Komisja przeanalizuje również ewentualny wkład pochłaniania dwutlenku węgla w oparciu o zasoby przyrody i jednostek sekwestracji w wyniku technik węglochłonnych certyfikowanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/3012 w trwałe pochłanianie dwutlenku węgla oraz oceni wykonalność stopniowego przejścia od włączenia zarządzanego przez Komisję do bezpośredniego włączenia przez

operatorów, poza wykorzystaniem na własny użytek, jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii do EU ETS.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3012 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie ustanowienia unijnych ram certyfikacji trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, technik węglochłonnych oraz składowania dwutlenku węgla w produktach (Dz.U. L, 2024/3012, 6.12.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj>).

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2024/2509 z dnia 23 września 2024 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.U. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).”;

14) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„1. Co najmniej 57 % liczby uprawnień, o której mowa w art. 9 niniejszej dyrektywy, których nie przydzielono zgodnie z art. 9, 3gaa, 3gab, 9c, 10cc i 19 niniejszej dyrektywy, jest sprzedawanych na aukcji przez państwa członkowskie, bez uszczerbku dla ewentualnej redukcji zgodnie z art. 10a ust. 5a niniejszej dyrektywy, dla umieszczania uprawnień w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814* lub anulowania uprawnień zgodnie z art. 12 ust. 4 niniejszej dyrektywy. Odsetek uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji przez państwa członkowskie, zwiększa się w wyniku zastosowania współczynnika CBAM zgodnie z art. 10a ust. 1a niniejszej dyrektywy. Liczba uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji przez państwa członkowskie, jest rozdzielana zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu.

* Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).”;

b) w ust. 2 lit. b) dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Hiszpania, Cypr, Malta i Słowenia wykorzystują swoje dodatkowe uprawnienia do celów priorytetowych wymienionych w art. 10 ust. 3 akapit pierwszy.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystywania dochodów z aukcji, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państwa członkowskie wykorzystują co najmniej 50 % tych dochodów, z wyjątkiem dochodów przeznaczonych na rekompensatę pośrednich kosztów emisji, o których mowa w art. 10a ust. 6 niniejszej dyrektywy, lub ich równowartość finansową, w celu wsparcia dekarbonizacji sektorów objętych ETS, poprzez co najmniej jeden z następujących celów priorytetowych:

- a) uzupełnienie przewidzianych w niniejszej dyrektywie mechanizmów wsparcia na rzecz ograniczania skutków klimatycznych sektorów objętych ETS;
- b) rozwój czystej energii, magazynowania energii elektrycznej oraz sieci przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej, w szczególności wokół klastrów przemysłowych, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem na energię elektryczną wynikającym z projektów dekarbonizacji przemysłu, a także w celu wywiązania się z zobowiązań dotyczących energii ze źródeł odnawialnych, efektywności energetycznej i połączeń międzysystemowych określonych w krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu;
- c) finansowanie inwestycji w dekarbonizację przemysłu i środków umożliwiających taką dekarbonizację, w tym inwestycji w elektryfikację przemysłu, czyste technologie produkcji przemysłowej, wychwytywanie, składowanie i utylizację CO₂ oraz rozwój sieci transportu CO₂;
- d) środki mające na celu dekarbonizację sektora morskiego, w tym poprawę efektywności energetycznej statków, portów, innowacyjnych technologii i infrastruktury, elektryfikację i zrównoważone paliwa alternatywne, takie jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, oraz bezemisyjne technologie napędu;
- e) środki służące inwestowaniu w innowacyjne technologie w celu dekarbonizacji lotnictwa, w tym wsparcie elektryfikacji, działania mające na celu zmniejszenie ogólnych skutków klimatycznych lotnictwa oraz zwiększenie produkcji paliw niskoemisyjnych i bezemisyjnych, a także środki wspierające dekarbonizację portów lotniczych;
- f) środki wspierające przesunięcie międzygałęziowe w kierunku zdekarbonizowanych form transportu;
- g) wspieranie właściwych organów zajmujących się zbieraniem i unieszkodliwianiem odpadów komunalnych we wdrażaniu środków zgodnych z wyższymi etapami hierarchii postępowania z odpadami określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE, a mianowicie zapobiegania powstawaniu odpadów, przygotowania do ponownego użycia, selektywnego zbierania, sortowania i recyklingu;
- h) środki dotyczące obiegu zamkniętego mające na celu redukcję emisji z sektorów objętych ETS;
- i) wspieranie rozwoju rynków pionierskich dla produktów niskoemisyjnych i produktów o zamkniętym cyklu życia, takich jak nawozy pochodzenia biologicznego, chemikalia pochodzenia biologicznego lub stal ekologiczna;
- j) finansowanie badań i rozwoju niezbędnych do któregośkolwiek z celów określonych w lit. a)–h).

Niezależnie od akapitu pierwszego państwa członkowskie mogą wykorzystać pozostałą część tych dochodów, w odniesieniu do których określają sposób ich wykorzystania do następujących celów:

- a) metody trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, takie jak wychwytywanie dwutlenku węgla bezpośrednio z powietrza i jego składowanie;
- b) środki mające na celu unikanie wylesiania, wspieranie ochrony i odtwarzania torfowisk, lasów i innych ekosystemów lądowych czy morskich, w tym środki przyczyniające się do ich ochrony i renaturalizacji oraz lepszego zarządzania nimi, zwłaszcza w odniesieniu do chronionych obszarów morskich, a także środki mające na celu zwiększenie zalesiania i ponownego zalesiania sprzyjającego różnorodności biologicznej, w tym również w krajach rozwijających się, które ratyfikowały porozumienie paryskie;
- c) pochłanianie dwutlenku węgla przez lasy i gleby;
- d) inwestycje mające na celu redukcję emisji z rolnictwa związanych z efektywniejszym stosowaniem nawozów w Unii lub z gazami cieplarnianymi innymi niż CO₂ oraz wspieranie użytkowników końcowych w upowszechnianiu nawozów pochodzenia biologicznego, nawozów organicznych i nawozów o obiegu zamkniętym, zgodnie z Planem działania w sprawie nawozów;
- e) środki służące redukcji emisji w budynkach przez poprawę efektywności energetycznej, systemów lokalnego ogrzewania i izolacji budynków, wspieranie systemów ogrzewania i chłodzenia wykorzystujących odnawialne źródła energii lub wspieranie gruntownej i stopniowej gruntownej renowacji budynków zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275*, począwszy od renowacji budynków o najgorszej charakterystyce energetycznej;
- f) udzielanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych związanych ze zmianą klimatu w gospodarstwach domowych o niższych i średnich dochodach;
- g) pokrycie wydatków administracyjnych związanych z zarządzaniem EU ETS;
- h) przystosowanie się do skutków zmiany klimatu;
- i) finansowanie działań w związku ze zmianą klimatu w mało odpornych państwach trzecich, w tym przystosowanie się do skutków zmiany klimatu i środki mające na celu transfer technologii;
- j) wspieranie nabywania umiejętności i realokacji siły roboczej, aby przyczynić się do sprawiedliwego przejścia na gospodarkę neutralną dla klimatu, w szczególności w regionach, których najbardziej dotyczy transformacja miejsc pracy, w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi, a także inwestowanie w podnoszenie i zmianę kwalifikacji pracowników, na których transformacja może mieć wpływ, w tym pracowników w transporcie morskim;
- k) zmniejszenie rezydualnego ryzyka ucieczki emisji w sektorach objętych załącznikiem I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956**, wspieranie transformacji i propagowanie dekarbonizacji zgodnie z zasadami pomocy państwa.

Wykorzystanie dochodów na podstawie akapitów pierwszego i drugiego nie może przedłużać zależności od paliw kopalnych w produkcji energii elektrycznej i musi być spójne z przejściem na bezpieczną i zrównoważoną gospodarkę niskoemisyjną, celami unijnych ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2040 oraz celem neutralności klimatycznej określonym w rozporządzeniu (UE) 2021/1119.

Państwa członkowskie informują Komisję o wykorzystaniu dochodów i o działaniach podjętych na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu w swoich sprawozdaniach przedkładanych na podstawie art. 19 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999^{***}, określając w stosownych i odpowiednich przypadkach, jakie dochody zostały wykorzystane i jakie działania zostały podjęte w celu wdrożenia ich zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu, przedłożonego zgodnie z tym rozporządzeniem, oraz terytorialnego planu sprawiedliwej transformacji przygotowanego zgodnie z art. 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056^{****}. Państwa członkowskie wydatkują te dochody najpóźniej w trzecim roku następującym po roku ich uzyskania.

Sprawozdania muszą być wystarczająco szczegółowe, aby umożliwić Komisji ocenę przestrzegania przez państwa członkowskie przepisów ust. 3 niniejszego artykułu i art. 30m.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (wersja przekształcona) (Dz.U. L 1275 z 8.5.2024, s. 1).

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956 z dnia 10 maja 2023 r. ustanawiające mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 52).

*** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

**** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 1).”;

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Komisja monitoruje funkcjonowanie europejskiego rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla. Co roku przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, w tym działań sprzedaży aukcyjnej, płynności i wolumenu obrotu, oraz zawierające podsumowanie informacji przekazanych przez Europejski Urząd Nadzoru Giełd i Papierów Wartościowych (ESMA) zgodnie z ust. 6, a także informacji przedstawionych przez państwa członkowskie na

temat środków finansowych, o których mowa w art. 10a ust. 6. Państwa członkowskie przedkładają wszelkie odpowiednie informacje i sprawozdania co roku do dnia 30 czerwca na podstawie kwestionariusza lub wzoru przyjętego przez Komisję w formie aktów wykonawczych zgodnie z art. 21 ust. 1. Komisja publikuje sprawozdanie na temat funkcjonowania europejskiego rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla w terminie sześciu miesięcy od otrzymania odpowiednich informacji i sprawozdań od państw członkowskich.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. W przypadku gdy państwo członkowskie podejmie decyzję o dodatkowym finansowaniu mechanizmów ETS wykorzystujących uprawnienia, państwo członkowskie może utrzymać to podejście, powstrzymując się od sprzedaży na aukcji, tak aby udzielić wsparcia w ten sam sposób.”;

15) w art. 10a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 23 aktów delegowanych w celu uzupełnienia dyrektywy w zakresie ogólnounijnych i w pełni zharmonizowanych zasad przydzielania uprawnień, o których mowa w ust. 3b–3d, 5, 7 i 19 niniejszego artykułu.”;

b) w ust. 1a wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu w pierwszych latach stosowania rozporządzenia (UE) 2023/956 wytwarzanie towarów wymienionych w załączniku I do tego rozporządzenia korzysta ze zmniejszonych ilości przydziału bezpłatnych uprawnień, zgodnie z ust. 3a–3d. W odniesieniu do wytwarzania tych towarów stosuje się współczynnik zmniejszający przydział bezpłatnych uprawnień (współczynnik CBAM). Współczynnik CBAM wynosi 100 % dla okresu między wejściem w życie tego rozporządzenia a końcem 2025 r., i – z zastrzeżeniem stosowania przepisów, o których mowa w art. 36 ust. 2 lit. b) tego rozporządzenia – 97,5 % w 2026 r., 95 % w 2027 r., 91,5 % w 2028 r., 81 % w 2029 r., 59 % w 2030 r., 48 % w 2031 r., 37,5 % w 2032 r. i 27 % w 2033 r. oraz 15 % od 2034 r. do 2037 r. Od 2038 r. stosuje się współczynnik CBAM wynoszący 0 %.”;

(ii) po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Niezależnie od akapitu drugiego, w przypadku dodania do wykazu w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2023/956 dodatkowych towarów, których wytwarzanie korzysta z przydziału bezpłatnych uprawnień, w odniesieniu do tych dodatkowych towarów współczynnik CBAM wynosi 97,9 % w pierwszym roku i 95,8 % w drugim roku kolejnego pięcioletniego okresu, o którym mowa w art. 11 niniejszej dyrektywy, następującego po ich włączeniu do tego załącznika, i ulega zmniejszeniu w każdym kolejnym roku, jako współczynnik CBAM określony w akapicie drugim, począwszy od współczynnika CBAM za 2028 r. Współczynnik CBAM wynosi 100 % w okresie między momentem ich

włączenia do załącznika a pierwszym rokiem następnego pięcioletniego okresu, o którym mowa w art. 11 niniejszej dyrektywy.”;

(iii) akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem uprawnień zarezerwowanych zgodnie z art. 10cc na cele określone w art. 10cb i 10ce oraz uprawnień zarezerwowanych dla nowych instalacji zgodnie z ust. 7 akapit pierwszy niniejszego artykułu, uprawnienia wynikające ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień sprzedaje się na aukcji zgodnie z art. 10 ust. 1.”;

c) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Komisja uzupełnia niniejszą dyrektywę, określając w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 1 akapit pierwszy sektorowe definicje sektorowych wskaźników emisyjności opartych na cieple i paliwie, wraz z odpowiednimi granicami systemowymi, oraz wartości punktów wyjścia do określania rocznej stopy redukcji na potrzeby aktualizacji wartości wskaźników w aktach wykonawczych, o których mowa w akapicie trzecim.”;

(ii) w akapicie trzecim po lit. e) dodaje się litery w brzmieniu:

„f) na lata 2031–2035 wartości wskaźników określa się w ten sam sposób jak określono w lit. a) i g) niniejszego akapitu na podstawie informacji przekazanych zgodnie z art. 11 na lata 2026 i 2027 oraz na podstawie zastosowania rocznej stopy redukcji, w odniesieniu do każdego roku w latach 2008–2033. Można również uwzględnić informacje przedłożone przez państwo trzecie w odniesieniu do instalacji znajdujących się na jego terytorium zgodnie z porozumieniem zawartym na podstawie art. 25;

g) w przypadku gdy roczna stopa redukcji przekracza 2 % lub jest poniżej 0,3 %, wartości wskaźnika na lata 2031–2035 są wartościami wskaźnika mającymi zastosowanie w latach 2013–2020 zmniejszonymi o tę wartość procentową spośród tych dwóch wartości procentowych, która ma zastosowanie, w odniesieniu do każdego roku z lat 2008–2033;

h) na lata 2036–2040 wartości wskaźników określa się w ten sam sposób jak określono w lit. a) i g) niniejszego akapitu na podstawie informacji przekazanych zgodnie z art. 11 na lata 2031 i 2032 oraz na podstawie zastosowania rocznej stopy redukcji, w odniesieniu do każdego roku w latach 2008–2038. Można również uwzględnić informacje przedłożone przez państwo trzecie w odniesieniu do instalacji znajdujących się na jego terytorium zgodnie z porozumieniem zawartym na podstawie art. 25;

i) w przypadku gdy roczna stopa redukcji przekracza 2 % lub jest poniżej 0,3 %, wartości wskaźnika na lata 2036–2040 są wartościami wskaźnika mającymi zastosowanie w latach 2013–2020 zmniejszonymi o tę wartość procentową spośród tych dwóch wartości procentowych, która ma zastosowanie, w odniesieniu do każdego roku z lat 2008–2038.”;

d) po ust. 2 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Począwszy od 2031 r. ust. 1 akapity od trzeciego do szóstego niniejszego artykułu oraz art. 10b ust. 4 akapity od drugiego do piątego nie mają zastosowania.

3b. Operatorzy instalacji prowadzący działania wymienione w załączniku I ustanawiają, podają do wiadomości publicznej i przedkładają plan inwestowania w dekarbonizację w UE (»plan inwestycji w dekarbonizację w UE«) w odniesieniu do instalacji, w przypadku których ubiegają się o przydział bezpłatnych uprawnień.

Operatorzy instalacji dotychczas działających przedkładają właściwemu organowi plan inwestycji w dekarbonizację w UE wraz z przedłożonymi informacjami do dnia 30 września 2029 r., a następnie co pięć lat zgodnie z art. 11 ust. 1 akapit drugi. Operatorzy nowych instalacji przedkładają właściwemu organowi plan inwestycji w dekarbonizację w UE wraz z wnioskiem o przydział bezpłatnych uprawnień zgodnie z procedurami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 1 akapit pierwszy niniejszego artykułu.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu drugiego niniejszego ustępu plan inwestycji w dekarbonizację w UE można przedłożyć w późniejszym terminie wraz ze sprawozdaniami dotyczącymi zmian w poziomie działalności przedkładanymi zgodnie z aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie ust. 21.

Plan, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, musi być spójny z celem neutralności klimatycznej określonym w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/1119 oraz musi obejmować wszystkie następujące elementy:

- a) środki i inwestycje zgodne z zasadą neutralności klimatycznej do 2050 r. na poziomie instalacji, z uwzględnieniem roli środków dotyczących obiegu zamkniętego, z wyłączeniem stosowania jednostek kompensacji emisji (»środki i inwestycje w zakresie dekarbonizacji«);
- b) cele pośrednie pozwalające zmierzyć do dnia 31 grudnia 2035 r., a następnie co pięć lat do dnia 31 grudnia, postępy w osiągnięciu neutralności klimatycznej za pomocą środków i inwestycji określonych w lit. a).

Dla każdego pięcioletniego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień, o którym mowa w art. 11, inwestycje w dekarbonizację, o których mowa w lit. a), odpowiadają wielkości co najmniej równoważnej wartości ekonomicznej 100 % liczby bezpłatnych uprawnień w odpowiednim pięcioletnim okresie. Te inwestycje w dekarbonizację kwalifikują się jako koszty kwalifikowalne, realizuje się je w UE i prowadzą do znacznej redukcji emisji na poziomie instalacji w odpowiednim pięcioletnim okresie, w odniesieniu do którego dana instalacja ubiega się o przydział bezpłatnych uprawnień, zgodnie z wykazem i kryteriami ustanowionymi na podstawie ust. 3e niniejszego artykułu.

3c. Po przedłożeniu planu inwestycji w dekarbonizację w UE, który został zweryfikowany zgodnie z art. 15 i zatwierdzony przez właściwy organ, 80 % liczby bezpłatnych uprawnień, które mają zostać przydzielone w odpowiednim pięcioletnim okresie, przydziela się co roku instalacji.

W przypadku gdy instalacja otrzymywała uprawnienia zgodnie z akapitem pierwszym w danym pięcioletnim okresie począwszy od 2031 r., ale następnie dokonała delokalizacji lub w inny sposób, bezpośrednio lub pośrednio, przeniosła, w całości lub w części, swoją odnośną zdolność produkcyjną lub powiązaną działalność gospodarczą poza Unię, państwo członkowskie wymaga od operatora zwrotu otrzymanych uprawnień za odpowiedni okres przydziału. W przypadku braku zwrotu państwo członkowskie odlicza bezpłatne uprawnienia w kolejnych latach.

Pozostałe 20 % liczby bezpłatnych uprawnień na ten pięcioletni okres przydziela się instalacji dopiero po potwierdzeniu, nie później niż dwa lata po zakończeniu odpowiedniego pięcioletniego okresu, przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym realizuje się inwestycje w dekarbonizację, że spełnione są następujące warunki:

- a) inwestycje w dekarbonizację zostały wdrożone do tego czasu i zrealizowano je w UE;
- b) zainwestowano koszty kwalifikowalne odpowiadające wielkości co najmniej równoważnej wartości ekonomicznej 100 % liczby bezpłatnych uprawnień w odpowiednim pięcioletnim okresie;
- c) z istniejących sprawozdań rocznych, o których mowa w art. 15, wynika, że w odpowiednim pięcioletnim okresie osiągnięto znaczne redukcje emisji na poziomie instalacji.

Uprawnienia, których nie przydzielono zgodnie z akapitami pierwszym i trzecim lub które zwrócono zgodnie z akapitem drugim, udostępnia się do przydziału bezpłatnych uprawnień w kolejnym pięcioletnim okresie.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, w przypadku gdy projekt, który wybrano do przyznania wsparcia w ramach Banku Dekarbonizacji Przemysłu i mechanizmu stymulowania inwestycji, ustanowionych na podstawie art. 10cc, 10cd i 10ce, lub Funduszu Innowacyjnego, o którym mowa w art. 10cb, jest wdrażany w instalacji w pięcioletnim okresie, w którym ubiega się ona o przydział bezpłatnych uprawnień, operator tej instalacji jest zwolniony z obowiązku opracowania planu zgodnie z ust. 3b i otrzymuje 80 % liczby bezpłatnych uprawnień, o której mowa w akapicie pierwszym, bez dodatkowej weryfikacji. Na zasadzie odstępstwa od akapitu trzeciego pozostałe 20 % liczby bezpłatnych uprawnień na odpowiedni pięcioletni okres przydziela się tej samej instalacji dopiero po rozpoczęciu wypłaty wsparcia na rzecz projektu w ramach Funduszu Innowacyjnego lub po rozpoczęciu budowy w odniesieniu do projektów, którym przyznano wsparcie w ramach Banku Dekarbonizacji Przemysłu lub mechanizmu stymulowania inwestycji, oraz po potwierdzeniu przez właściwy organ zgodnie z akapitem trzecim, że koszty kwalifikowalne odpowiadające wielkości co najmniej równoważnej wartości ekonomicznej 100 % liczby bezpłatnych uprawnień w odpowiednim okresie pięciu lat zostały zainwestowane w UE.

Wymogi określone w ust. 3b oraz w akapitach pierwszym i trzecim niniejszego ustępu nie mają zastosowania do 10 % najbardziej wydajnych instalacji w sektorze lub podsektorze w Unii, o których mowa w art. 10a ust. 2 akapit pierwszy, oraz w odniesieniu do lat wykorzystanych do określenia zmienionych wartości wskaźników zgodnie z akapitem trzecim tego artykułu

na odpowiedni pięcioletni okres przydziału bezpłatnych uprawnień, do instalacji bezemisyjnych lub niskoemisyjnych oraz do instalacji, w przypadku których operatorzy zdecydują, po zmianie ich procesów produkcyjnych zgodnie z art. 2 ust. 1, że mają one pozostać objęte zakresem EU ETS.

3d. Operatorzy instalacji ubiegający się o przydział bezpłatnych uprawnień zgodnie z niniejszym artykułem mogą wystąpić z wnioskiem o utworzenie puli instalacji, aby wspólnie spełnić wymogi dotyczące inwestycji zgodnie z ust. 3b akapit piąty.

Operatorzy, którzy chcą utworzyć pulę, składają do właściwego organu wnioski, przedkładając zawartą przez siebie umowę w celu wspólnego spełnienia wymogów dotyczących inwestycji («wspólna umowa dotycząca inwestycji w dekarbonizację»), w której określa się instalacje i okres, na jaki chcą utworzyć pulę. Wspólna umowa dotycząca inwestycji w dekarbonizację może dotyczyć co najmniej pięciu lat kalendarzowych, pod warunkiem że minimalny okres obowiązywania każdej umowy w pełni obejmuje pięcioletni okres, o którym mowa w art. 11, w odniesieniu do którego instalacje ubiegają się o przydział bezpłatnych uprawnień.

Wspólną umowę dotyczącą inwestycji w dekarbonizację zawiera się przed złożeniem wniosku o przydział bezpłatnych uprawnień i przedkłada się ją właściwemu organowi wraz z informacjami przedłożonymi zgodnie z art. 11 ust. 1 akapit drugi. Po przedłożeniu właściwemu organowi umowy dotyczącej wspólnych inwestycji w dekarbonizację można dodać do tej umowy innych operatorów dopiero w kolejnym pięcioletnim okresie przydziału bezpłatnych uprawnień, o którym mowa w art. 11.

W przypadku zawarcia wspólnej umowy dotyczącej inwestycji w dekarbonizację inwestycje w dekarbonizację, o których mowa w ust. 3b akapit piąty, odpowiadają wielkości co najmniej równoważnej wartości ekonomicznej 100 % liczby bezpłatnych uprawnień przydzielonych wszystkim instalacjom, które są częścią puli w odpowiednim pięcioletnim okresie.

3e. Komisja uzupełnia niniejszą dyrektywę, określając w akcie delegowanym przyjętym na podstawie ust. 1 akapit pierwszy, w ścisłym porozumieniu z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, uzupełniające szczegółowe zasady stosowania przepisów dotyczących przydziału bezpłatnych uprawnień określonych w ust. 3b–3d niniejszego artykułu, w tym:

- a) wykaz wymogów i kosztów kwalifikowalnych warunkujących kwalifikowalność jako inwestycje w dekarbonizację;
- b) zasady warunkujące kwalifikowalność jako znaczną redukcję emisji;
- c) metodykę ustalania, czy środki i inwestycje wymienione w planie inwestycji w dekarbonizację w UE prowadzą do znacznej redukcji emisji;
- d) szczegółowy harmonogram przedkładania planów inwestycji w dekarbonizację w UE;
- e) metodykę określania wartości ekonomicznej liczby otrzymanych bezpłatnych uprawnień;
- f) przepisy dotyczące zwrotu uprawnień na mocy ust. 3c akapit drugi;

- g) wymogi dotyczące kwalifikowania instalacji jako bezemisyjnych lub niskoemisyjnych zgodnie z ust. 3c akapit szósty;
- h) szczegółowe warunki, które mają zastosowanie do odstępstw na mocy ust. 3c akapity piąty i szósty;
- i) szczegóły procedury składania wniosków o utworzenie puli, w tym minimalną treść i szczegółowe warunki dotyczące wniosku o utworzenie puli zgodnie z ust. 3d (w tym w odniesieniu do instalacji w wielu państwach członkowskich) oraz szczegółowy harmonogram jego przedłożenia właściwemu organowi;
- j) podział odpowiedzialności za spełnienie wymogów dotyczących inwestycji, o których mowa w ust. 3b akapit piąty, w przypadku gdy operatorzy decydują się na utworzenie puli.

Określając wymogi dotyczące kwalifikowania instalacji jako instalacji bezemisyjnych lub niskoemisyjnych, Komisja bierze pod uwagę szacowane redukcje emisji dla poszczególnych sektorów, które są niezbędne do 2040 r. i 2050 r., aby zapewnić zgodność z celem neutralności klimatycznej określonym w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/1119, a także dostępne technologie niskoemisyjne i inne możliwości redukcji emisji dostępne dla każdego sektora, z uwzględnieniem technologii neutralnych emisyjnie wymienionych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2024/1735.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych w celu określenia:

- (i) treści informacji, o których mowa w ust. 3b akapit czwarty lit. a) i b);
- (ii) formatu planów inwestycji w dekarbonizację w UE.

Określając format i treść planów inwestycji w dekarbonizację w UE, Komisja dąży do synergii z podobnymi planami przewidzianymi w prawie Unii i dąży do zapewnienia prostego formatu dla planów inwestycji w dekarbonizację w UE.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

- e) po ust. 3e dodaje się ustęp w brzmieniu:
 „3f. W przypadku gdy instalacja otrzymała więcej uprawnień niż liczba, która ma zostać przydzielona zgodnie z zasadami przydziału bezpłatnych uprawnień określonymi w niniejszym artykule, właściwy organ wymaga od instalacji zwrotu wszelkich nadwyżek uprawnień i nakazuje krajowemu administratorowi przekazanie zwróconych nadwyżek uprawnień.”;
- f) ust. 5a otrzymuje brzmienie:
 „5a. Na zasadzie odstępstwa od ust. 5 niniejszego artykułu z całkowitej liczby uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 1 w latach 2031–2040, liczbę odpowiadającą 4 % liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, na lata 2031–2040 wykorzystuje się, w niezbędnym zakresie, do zwiększenia maksymalnej liczby dostępnej na mocy ust. 5 niniejszego artykułu.”;
- g) ust. 5b otrzymuje brzmienie:

„5b. Do końca 2030 r., w przypadku gdy do zwiększenia maksymalnej liczby dostępnej na podstawie ust. 5 niniejszego artykułu konieczne jest mniej niż 3 % całkowitej liczby uprawnień, oraz od 2031 r. do 2040 r., w przypadku gdy do zwiększenia maksymalnej liczby dostępnej na podstawie ust. 5 niniejszego artykułu konieczne jest mniej niż 4 % całkowitej liczby uprawnień, zastosowanie mają następujące zasady:

- a) wykorzystuje się maksymalnie 50 mln uprawnień, aby zwiększyć liczbę uprawnień udostępnionych w celu wsparcia innowacji w ramach Funduszu Innowacyjnego ustanowionego zgodnie z art. 10a ust. 8 lub art. 10cb;
 - b) wszelkie pozostałe uprawnienia wykorzystuje się zgodnie z art. 10cc.”;
- h) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Państwa członkowskie powinny przyjąć środki finansowe zgodnie z akapitami drugim i czwartym niniejszego ustępu na rzecz sektorów lub podsektorów, które są narażone na rzeczywiste ryzyko ucieczki emisji z powodu znacznych kosztów pośrednich faktycznie ponoszonych w wyniku przeniesienia kosztów związanych z emisją gazów cieplarnianych na ceny energii elektrycznej, pod warunkiem że takie środki finansowe są zgodne z zasadami pomocy państwa, a zwłaszcza nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym. Przyjęte środki finansowe nie powinny rekompensować kosztów pośrednich objętych przydziałem bezpłatnych uprawnień zgodnie ze wskaźnikami ustanowionymi na mocy ust. 1.

Państwa członkowskie dążą także do przeznaczania na środki finansowe, o których mowa w akapicie pierwszym, nie więcej niż 25 % dochodów uzyskanych ze sprzedaży uprawnień na aukcji.

Państwa członkowskie, które dysponują środkami finansowymi, o których mowa w akapicie pierwszym, informują Komisję o całkowitej kwocie rekompensaty przyznanej poszczególnym sektorom i podsektorom będącym beneficjentami w swoich sprawozdaniach przedkładanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1999, a także o wdrażaniu środków i ich wkładzie w dekarbonizację. Ponadto w każdym roku, w którym państwo członkowskie przeznaczy na te cele więcej niż 25 % swoich dochodów uzyskanych ze sprzedaży uprawnień na aukcji, podaje ono powody przekroczenia tej kwoty oraz istotne informacje na temat cen energii elektrycznej dla dużych odbiorców przemysłowych korzystających z takich środków finansowych, bez uszczerbku dla wymogów związanych z ochroną informacji poufnych, a także informacje na temat tego, czy należyte uwzględniono inne środki umożliwiające zrównoważone obniżenie pośrednich kosztów emisji dwutlenku węgla w perspektywie średnio- i długoterminowej.

Komisja włącza do sprawozdania przewidzianego w art. 10 ust. 5 między innymi ocenę wpływu tych środków finansowych na rynek wewnętrzny i, w stosownych przypadkach, zaleca środki, które według tej oceny mogą być niezbędne.

Środki muszą zapewniać odpowiednią ochronę przed ryzykiem ucieczki emisji na podstawie wskaźników *ex ante* lub pośrednich emisji CO₂ przypadających na jednostkę produkcji. Te wskaźniki *ex ante* oblicza się dla danego sektora lub

podsektora jako iloczyn zużycia energii elektrycznej przypadającej na jednostkę produkcji odpowiadającej najbardziej wydajnym dostępnym technologiom oraz emisji CO₂ odnośnej struktury wytwarzania energii elektrycznej.”;

i) w ust. 7 wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Uprawnienia w ramach maksymalnej liczby, o której mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, które nie zostały przydzielone bezpłatnie do 2020 r., rezerwuje się dla nowych instalacji, łącznie z 200 mln uprawnień wprowadzonych do rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z art. 1 ust. 3 decyzji (UE) 2015/1814 oraz 50 mln uprawnień z liczby uprawnień wynikającej ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień, o którym mowa w ust. 1a niniejszego artykułu.”;

(ii) uchyla się akapit trzeci;

j) uchyla się ust. 8 i 8a;

16) w art. 10b wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 zdanie drugie datę „2030 r.” zastępuje się datą „2040 r.”;

b) ust. 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„4. Inne sektory i podsektory uznaje się za zdolne do przeniesienia większych kosztów uprawnień na ceny produktów i przydziela się im bezpłatne uprawnienia w wysokości 30 % liczby określonej zgodnie z art. 10a. O ile nie zostanie postanowione inaczej w przeglądzie dokonany zgodnie z art. 30, bezpłatne uprawnienia dla innych sektorów i podsektorów, poza systemem ciepłowniczym, są zmniejszane stopniowo o równe liczby po 2026 roku, tak by w 2030 roku nie było bezpłatnych uprawnień. Przydział bezpłatnych uprawnień dla systemów ciepłowniczych zmniejsza się o równe liczby po 2030 r., tak by w 2040 roku nie było bezpłatnych uprawnień.”;

17) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 10cb

Fundusz Innowacyjny

1. Niniejszym ustanawia się fundusz (»Fundusz Innowacyjny«), aby wspierać wprowadzanie innowacji na rynek i zwiększanie skali produktów, procesów i technologii niskoemisyjnych, bezemisyjnych i o ujemnej emisji dwutlenku węgla, które w znacznym stopniu przyczyniają się do dekarbonizacji sektorów objętych niniejszą dyrektywą.

2. Fundusz Innowacyjny jest finansowany ze sprzedaży na aukcji 200 mln uprawnień wynikających ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień zgodnie z art. 10a ust. 1a. Jeżeli po zwiększeniu, zgodnie z art. 10a ust. 5b, maksymalnej liczby uprawnień, o której mowa w art. 10a ust. 5, dostępnych pozostaje mniej niż 50 mln uprawnień, brakującą do 50 mln liczbę uprawnień udostępnia się Funduszowi Innowacyjnemu z puli uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać sprzedane na aukcji w 2028 r. na podstawie art. 10.

Uprawnienia przeznaczone na Fundusz Innowacyjny sprzedaje się na aukcji zgodnie z art. 10 ust. 4, przy czym przychody stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509. Komisja zapewnia

dostępność odpowiednich zasobów na coroczne działania w ramach Funduszu Innowacyjnego. W tym celu zobowiązania budżetowe można podzielić na roczne raty, a środki można skoncentrować na wstępie, a jednocześnie zapewnić zrównoważone rozłożenie w czasie uprawnień z funduszu.

Państwa członkowskie mogą wspierać projekty, które spełniają wszystkie kryteria wyboru, ale których nie można finansować z odpowiednich budżetów zaproszeń do składania wniosków, przez udostępnienie dodatkowych zasobów finansowych. W tym celu powiadamiają one Komisję o swoim zamiarze przed zamknięciem danego zaproszenia do składania wniosków.

3. Fundusz Innowacyjny wspiera projekty na terytorium wszystkich państw członkowskich w sektorach wymienionych w załącznikach I i III, w tym produkty, technologie i procesy zastępujące produkty, technologie i procesy wysokoemisyjne; innowacyjne technologie magazynowania energii i energii ze źródeł odnawialnych, w tym wytwarzanie czystych technologii; elektryfikację; bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i utylizację dwutlenku węgla (CCU), które w znacznym stopniu przyczyniają się do łagodzenia zmiany klimatu, bezpieczne dla środowiska wychwytywanie, transport i geologiczne składowanie (CCS) CO₂, w szczególności w przypadku trudnych do zredukowania emisji przemysłowych; wychwytywanie CO₂ bezpośrednio z powietrza z bezpiecznym, zrównoważonym i trwałym składowaniem (DACCS); oraz przełomowe innowacyjne technologie i infrastrukturę, w tym elektryfikację, produkcję paliw niskoemisyjnych i bezemisyjnych, w celu dekarbonizacji transportu morskiego i lotnictwa. W przypadku sektora lotnictwa i sektora morskiego Fundusz Innowacyjny może również wspierać środki mające na celu ograniczenie ogólnych skutków klimatycznych, w tym skutków emisji innych niż CO₂.

4. W ramach Funduszu Innowacyjnego priorytetowo traktuje się innowacyjne technologie o wysokim poziomie gotowości technologicznej, które nie są jeszcze ekonomicznie opłacalne, zgodnie z celami Unii w zakresie klimatu i energii, a także celami w zakresie obiegu zamkniętego.

5. Komisja wdraża Fundusz Innowacyjny zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2024/2509 w ramach zarządzania bezpośredniego lub zarządzania pośredniego za pośrednictwem podmiotów, o których mowa w art. 62 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia.

Fundusz Innowacyjny jest wdrażany w synergii z innymi programami unijnymi. Działanie, które otrzymało wkład z innego programu unijnego, może również otrzymać wkład z Funduszu Innowacyjnego. Zasady odpowiedniego programu unijnego mają zastosowanie do odpowiedniego wkładu, a jeżeli opiera się on na kosztach kwalifikowalnych, skumulowane wsparcie z Funduszu Innowacyjnego i tego innego programu unijnego nie może przekraczać łącznych kosztów kwalifikowalnych działania i może być obliczane proporcjonalnie.

Wsparcie z Funduszu Innowacyjnego może przyjąć dowolną formę określoną w rozporządzeniu (UE, Euratom) 2024/2509, jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia celu niniejszej dyrektywy. Na zasadzie odstępstwa od art. 212 ust. 3 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 wszelkie dochody i spłaty z instrumentów zastosowanych na podstawie niniejszego artykułu zwrócone Komisji wykorzystuje się na potrzeby Funduszu Innowacyjnego jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia 2024/2509.

Zgodnie z art. 196 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 wkłady finansowe mogą, jeżeli jest to konieczne do realizacji projektów uznanych za niezbędne dla bezpieczeństwa

i odporności gospodarczej, obejmować działania, które rozpoczęły się przed datą przedłożenia wniosku dotyczącego tych działań.

W przypadku gdy Komisja podejmie decyzję o wypłacie wsparcia z Funduszu Innowacyjnego w formie wkładów na rzecz Instrumentu EFK InvestEU, wsparcie z Funduszu Innowacyjnego wdraża się zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do Instrumentu EFK InvestEU. Kwalifikowalność projektów ocenia się jednak zgodnie z niniejszym artykułem.

W przypadku dotacji wyboru projektów dokonuje się w przejrzysty sposób w drodze otwartych zaproszeń do składania wniosków. Przygotowując zaproszenia do składania wniosków, Komisja stara się należycie uwzględnić wszystkie sektory oraz dopilnować, aby proces wyboru pozostał prosty i dostępny. Komisja podejmuje działania gwarantujące, że zaproszenia będą docierać do jak najszerzego grona odbiorców, w szczególności do małych i średnich przedsiębiorstw. Finansowanie w formie dotacji wypłaca się po osiągnięciu wcześniej określonych celów pośrednich, adekwatnie do postępów w ramach projektu.

Komisja może również wybrać projekty w drodze przetargu konkurencyjnego. Aby zniechęcić do składania wniosków o charakterze spekulacyjnym w ramach zaproszeń do składania wniosków lub przetargów konkurencyjnych, Komisja może wymagać od wnioskodawców przedłożenia gwarancji przetargowej w wysokości odpowiadającej odsetkowi szacunkowej całkowitej wartości zamówienia, wystawionej przez instytucję finansową upoważnioną przez UE, jako gwarancji poważnego zamiaru udziału w postępowaniu. Komisja może również wymagać od instytucji finansowej upoważnionej przez UE wydania gwarancji ukończenia projektu, odpowiadającej odsetkowi całkowitego maksymalnego wsparcia będącego przedmiotem wniosku. Komisja uruchamia gwarancję przetargową lub gwarancję ukończenia projektu w przypadku niewypełnienia obowiązków i zobowiązań określonych w umowie o udzielenie dotacji lub ofercie. Wszelkie kwoty, które uległy przypadkowi zgodnie z niniejszym ustępem, wykorzystuje się na potrzeby Funduszu Innowacyjnego jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia 2024/2509.

6. Wdrażając Fundusz Innowacyjny, Komisja dąży do zapewnienia skutecznego, opartego na jakości zasięgu geograficznego w całej Unii, zapewnienia odpowiedniego udziału MŚP, w szczególności przedsiębiorstw typu start-up i przedsiębiorstw scale-up, oraz tworzenia synergii z innymi rodzajami finansowania dostępnymi na szczeblu UE, w szczególności z programem »Horyzont Europa« i Europejskim Funduszem Konkurencyjności. W tym kontekście Komisja może udzielać pomocy rozwojowej na rzecz projektu oraz, na wniosek, pomocy technicznej państwom członkowskim o niskim poziomie skutecznego uczestnictwa w Funduszu Innowacyjnym, aby sprostać konkretnym wyzwaniom związanym z projektami w tych państwach i zwiększyć zasięg geograficzny.

Pieczeń konkurencyjności, o której mowa w art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [...]/*, można przyznać projektom, które zostały ocenione w procedurze wyboru w ramach Funduszu Innowacyjnego i spełniają minimalne wymogi jakościowe tej procedury wyboru. Dokumenty dotyczące procedury wyboru mogą określać dodatkowe warunki.

7. W ramach projektów finansowanych na podstawie niniejszego artykułu istnieje wymóg dzielenia się wiedzą z innymi odpowiednimi projektami oraz z naukowcami działającymi w Unii, którzy są taką wiedzą w sposób zasadny zainteresowani.

8. Komisja co roku przedkłada Komitetowi ds. Zmian Klimatu, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania Funduszu Innowacyjnego, przedstawiając analizę finansowanych projektów w podziale na sektory i państwa członkowskie oraz ocenę

ich oczekiwanego wkładu w neutralność klimatyczną Unii zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2021/1119. Sprawozdania te podaje się do wiadomości publicznej.

9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego artykułu o przepisy dotyczące funkcjonowania Funduszu Innowacyjnego, w tym dotyczące zarządzania, kwalifikowalności, form wsparcia i powiązanych warunków, procedury wyboru, kryteriów wyboru oraz przepisów proceduralnych, organizacyjnych i finansowych, aby zapewnić odpowiednie wdrożenie Funduszu Innowacyjnego zgodnie z niniejszym artykułem.

* [odniesienie do Dz.U. po przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [...] Y w sprawie ustanowienia Europejskiego Funduszu Konkurencyjności (»EFK«), w tym programu szczegółowego działań na rzecz badań naukowych i innowacji w dziedzinie obronności.]

Artykuł 10cc

Bank Dekarbonizacji Przemysłu

1. Od 2028 r. ustanawia się instrument wspierający zwiększanie skali stosowania i wdrażanie technologii, procesów i technik służących dekarbonizacji przemysłu (»Bank Dekarbonizacji Przemysłu«). Przyspiesza on dekarbonizację przemysłu, w tym elektryfikację, w Unii dzięki wspieraniu inwestycji kapitałowych, w tym kosztów podłączenia do sieci, magazynowania i elastyczności ponoszonych w związku z projektami, oraz wydatków operacyjnych na redukcję emisji lub pochłanianie w instalacjach stacjonarnych przeprowadzających lub zastępujących przemysłowe procesy produkcji, o których mowa w załączniku I do niniejszej dyrektywy, w tym w instalacjach spalania odpadów. W latach 2028–2030 400 mln uprawnień z liczby uprawnień dostępnych zgodnie z art. 10a ust. 5b lit. b) rezerwuje się na wsparcie projektów dekarbonizacji przemysłu na zasadzie »kto pierwszy, ten lepszy« zgodnie z art. 10cd.

Jeżeli liczba uprawnień dostępnych zgodnie z art. 10a ust. 5b lit. b) jest mniejsza niż 400 mln uprawnień, o których mowa w poprzednim zdaniu, różnicę pokrywa się z uprawnień zarezerwowanych zgodnie z art. 10a ust. 7.

Uprawnienia są dostępne dla projektów we wszystkich państwach członkowskich. W ciągu pierwszych 18 miesięcy funkcjonowania część uprawnień rezerwuje się na projekty w grupie państw członkowskich o PKB na mieszkańca według cen rynkowych poniżej 75 % średniej unijnej w latach 2022–2024, w liczbie 100 mln uprawnień. Po 18 miesiącach tę zarezerwowaną liczbę zmniejsza się do 60 mln.

2. W 2031 r. wszelkie pozostałe uprawnienia z 60 mln uprawnień zarezerwowanych dla projektów w państwach członkowskich o PKB na mieszkańca według cen rynkowych poniżej 75 % średniej unijnej w latach 2022–2024 wykorzystuje się zgodnie z art. 10d. Wszelkie dalsze pozostałe uprawnienia wykorzystuje się zgodnie z art. 10ce.

W latach 2031–2040 400 mln uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, rezerwuje się na wsparcie projektów dekarbonizacji przemysłu zgodnie z art. 10ce. Uprawnienia te sprzedaje się na aukcji zgodnie z art. 10 ust. 4, przy czym przychody stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

Jeżeli liczba uprawnień, o której mowa w ust. 1, zostanie w pełni wykorzystana zgodnie z art. 10cd, Komisja udostępnia wsparcie na rzecz projektów zgodnie z art. 10ce wcześniej niż

w 2031 r. Liczbę uprawnień sprzedawanych na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 9 zmniejsza się w razie konieczności, aby umożliwić to wcześniejsze rozpoczęcie. Uprawnienia odpowiadające dochodom uzyskanym z tej liczby są zwracane państwom członkowskim począwszy od 2031 r. z uprawnień zarezerwowanych zgodnie z akapitem drugim niniejszego ustępu.

3. Państwa członkowskie mogą wspierać projekty, które spełniają wszystkie odpowiednie kryteria, ale których nie można finansować z budżetu odpowiedniej procedury wyboru w ramach Banku Dekarbonizacji Przemysłu zgodnie z art. 10ce, udostępniając dodatkowe zasoby finansowe. W tym celu powiadamiają one Komisję o swoim zamiarze przed zamknięciem odpowiedniej procedury wyboru.

4. Wszelkie dochody uzyskane z działalności, o której mowa w art. 10cc i 10ce, stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel w rozumieniu art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 na rzecz Banku Dekarbonizacji Przemysłu.

5. Aby zapewnić efektywne wykorzystanie zasobów Unii, Komisja zapewnia synergię między Bankiem Dekarbonizacji Przemysłu a Europejskim Funduszem Konkurencyjności, w szczególności jego segmentem »Czysta transformacja i dekarbonizacja przemysłu«. Pieczęć konkurencyjności, o której mowa w art. 8 rozporządzenia [...] [...], można przyznać projektom, które zostały ocenione w ramach procedur Banku Dekarbonizacji Przemysłu, pod warunkiem że spełniają wszystkie wymogi jakościowe określone w dokumentach dotyczących tej procedury.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy o przepisy dotyczące funkcjonowania Banku Dekarbonizacji Przemysłu, w tym przepisy proceduralne, organizacyjne i finansowe, aby zapewnić odpowiednie wdrożenie Banku Dekarbonizacji Przemysłu.

Artykuł 10cd

Mechanizm stymulowania inwestycji

1. Do 2030 r., zgodnie z art. 10cc ust. 1, Komisja w ramach Banku Dekarbonizacji Przemysłu wspiera projekty w drodze przydzielania uprawnień kwalifikującym się projektom w Unii w oparciu o stałą premię węglową. Komisja publikuje otwarte zaproszenia do składania wniosków, na podstawie których dokonuje wstępnego wyboru projektów. Uprawnienia przydziela się następnie wstępnie wybranym projektom w porządku chronologicznym na podstawie daty i godziny przedłożenia gwarancji ukończenia projektu do momentu przydzielenia liczby, o której mowa w art. 10cc, lub zamknięcia przez Komisję zaproszenia do składania wniosków.

2. W odniesieniu do przydziału uprawnień, w tym wstępnego wyboru projektów, o którym mowa w akapicie pierwszym, Komisja publikuje warunki opracowane po konsultacji z zainteresowanymi stronami. Warunki te określają w szczególności stałą stawkę premii za tonę unikniętych emisji CO₂, kryteria kwalifikowalności, minimalne wymogi w zakresie redukcji emisji, obowiązkową dokumentację, wielkość gwarancji ukończenia projektu oraz wymogi dotyczące monitorowania i weryfikacji. Warunki mogą również przewidywać mechanizmy podziału ewentualnych zysków i zapewnienia najlepszej relacji jakości do ceny, takie jak przegląd stałej stawki premii, jeżeli istnieją przesłanki wskazujące, że nie jest ona już odpowiednia w świetle zmian na rynku lub zróżnicowanych warunków.

3. Gwarancję ukończenia projektu, o której mowa w ust. 1, wydaje instytucja finansowa upoważniona przez UE i odpowiada ona odsetkowi całkowitego maksymalnego wsparcia będącego przedmiotem wniosku. Działa ona jako gwarancja należytego wykonania umowy,

zapewniającą terminową realizację projektu. Zwalnia się ją w dwóch ratach, z czego 50 % w momencie rozpoczęcia fizycznej budowy i 50 % w momencie rozpoczęcia eksploatacji.

4. Po formalnym zatwierdzeniu przydziału na podstawie niniejszego artykułu rozpoczyna się fizyczna budowa w ramach projektów w maksymalnym terminie 30 miesięcy określonym w odpowiednich warunkach. Rozpoczęcie fizycznej budowy w rozumieniu niniejszego artykułu oznacza rozpoczęcie prac budowlanych lub montażowych na terenie projektu, z wyłączeniem prac przygotowawczych takich jak uzyskanie pozwoleń, opracowanie początkowych założeń projektowych i inżynierskich oraz innych badań lub przeprowadzenie oczyszczenia terenu. Po rozpoczęciu fizycznej budowy w terminie określonym w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu Komisja zwalnia połowę gwarancji ukończenia projektu. W przypadku gdy w ramach projektu nie rozpoczęto fizycznej budowy w terminie określonym w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu, Komisja uruchamia całość gwarancji ukończenia projektu. Ponadto wycofuje się wsparcie, a wszystkie uprawnienia beneficjenta wsparcia wygasają.

5. Po rozpoczęciu eksploatacji projektu beneficjent wsparcia otrzymuje uprawnienia okresowo, po niezależnej weryfikacji unikniętych emisji, przez okres maksymalnie 10 lat. Komisja zwalnia pozostałą połowę gwarancji ukończenia projektu. W przypadku gdy w ramach projektu rozpoczęto fizyczną budowę, ale nie rozpoczęto eksploatacji, Komisja uruchamia pozostałą połowę gwarancji ukończenia projektu. Ponadto wycofuje się wsparcie, a wszystkie uprawnienia beneficjenta wsparcia wygasają.

6. Przydział uprawnień, o którym mowa w poprzednim ustępie, odpowiada zweryfikowanym tonom unikniętych emisji CO₂, pomnożonym przez stałą stawkę premii i podzielonym przez średnią cenę uprawnień na aukcjach przeprowadzonych zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie art. 10 ust. 4 niniejszej dyrektywy w ciągu ostatnich 6 miesięcy poprzedzających decyzję w sprawie przydziału. Przydzielając uprawnienia na podstawie niniejszego ustępu, można uwzględnić ewentualne inne wsparcie publiczne uzyskane dla projektu.

Przed przyjęciem decyzji w sprawie przydziału uprawnień na mocy niniejszego artykułu Komisja zapewnia odpowiednie rozliczenie liczby dostępnych uprawnień. W szczególności sprawdza, czy pozostała liczba uprawnień zarezerwowanych zgodnie z art. 10cc jest wystarczająca do pokrycia szacowanego zapotrzebowania na przydział uprawnień. W przypadku gdy konieczne jest przydzielenie większej liczby uprawnień w celu wywiązania się z podjętych zobowiązań, Komisja może pobrać te dodatkowe uprawnienia z liczby dostępnej zgodnie z art. 10ce ust. 1.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy o przepisy dotyczące funkcjonowania Banku Dekarbonizacji Przemysłu w odniesieniu do mechanizmu stymulowania inwestycji, w tym zasady kwalifikowalności, procedurę i kryteria wstępnego wyboru, przydział uprawnień, a także gwarancję ukończenia projektu.

Artykuł 10ce

Etap drugi działalności Banku Dekarbonizacji Przemysłu

1. Od 2031 r. Komisja wykorzystuje dochody z liczby uprawnień zarezerwowanych zgodnie z art. 10cc, rezerwując 400 mln uprawnień na wsparcie projektów dekarbonizacji przemysłu w Unii w drodze przetargów konkurencyjnych, w ramach których przyznaje się kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla (CCD) lub premie węglowe, bez uszczerbku dla wykorzystywania innych form wsparcia w stosownych przypadkach.

2. Przed rozpoczęciem przetargu konkurencyjnego Komisja publikuje warunki opracowane po konsultacji z zainteresowanymi stronami, aby określić w szczególności: kryteria kwalifikowalności, obowiązkową dokumentację, wielkość gwarancji przetargowej i gwarancji ukończenia projektu, a także wymogi w zakresie monitorowania i weryfikacji, przy zapewnieniu przejrzystości.

3. Kontrakty na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla wspierają projekty dekarbonizacji przemysłu przez kompensowanie różnicy między ceną wykonania określoną w drodze przetargu konkurencyjnego a obowiązującą opłatą emisyjną na wspólnej platformie aukcyjnej przez okres do 10 lat. Instrument działa na podstawie płatności uzależnionych od zweryfikowanych redukcji emisji zgodnie z odpowiednimi warunkami. Komisja może wymagać od beneficjentów zwrotu nadwyżki wsparcia, jeżeli opłata emisyjna przekracza cenę wykonania o więcej niż wcześniej ustalony odsetek, co zapewnia efektywność kosztową. Wszelkie środki z takiego zwrotu wykorzystuje się w ramach Banku Dekarbonizacji Przemysłu jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

4. Komisja może wymagać od oferentów w ramach przetargu konkurencyjnego przedłożenia gwarancji przetargowej w wysokości odpowiadającej odsetkowi szacunkowej całkowitej wartości zamówienia, wystawionej przez instytucję finansową upoważnioną przez UE, jako gwarancji poważnego zamiaru udziału w postępowaniu. Jeżeli projekt nie zostanie wybrany, gwarancję przetargową należy natychmiast zwolnić. Komisja uruchamia gwarancję przetargową w przypadku niewypełnienia obowiązków i zobowiązań określonych w ofercie. Wszelkie kwoty, które uległy przepadkowi zgodnie z niniejszym ustępem, wykorzystuje się na potrzeby Banku Dekarbonizacji Przemysłu jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

5. W warunkach Komisja może również określić maksymalny okres, w którym ma rozpocząć się fizyczna budowa projektu, i może wymagać od beneficjentów przedstawienia gwarancji ukończenia projektu wydanej przez instytucję finansową upoważnioną przez UE, odpowiadającej odsetkowi całkowitego maksymalnego wsparcia będącego przedmiotem wniosku, zanim kontrakt na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla lub premia węglowa staną się prawnie skuteczne. Rozpoczęcie fizycznej budowy w rozumieniu niniejszego ustępu oznacza rozpoczęcie prac budowlanych lub montażowych na terenie projektu, z wyłączeniem prac przygotowawczych takich jak uzyskanie pozwoleń, opracowanie początkowych założeń projektowych i inżynierskich oraz innych badań lub przeprowadzenie oczyszczenia terenu. W przypadku gdy w ramach projektu nie rozpoczęto fizycznej budowy w ostatecznym terminie określonym w warunkach, Komisja uruchamia gwarancję ukończenia projektu. Ponadto wycofuje się wsparcie, a wszystkie uprawnienia beneficjenta wsparcia wygasają.

6. Zgodnie z art. 196 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 wkłady finansowe mogą, jeżeli jest to konieczne do realizacji projektów uznanych za niezbędne dla bezpieczeństwa i odporności gospodarczej, obejmować działania, które rozpoczęły się przed datą przedłożenia wniosku dotyczącego tych działań.

7. W przypadku kontraktów na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla lub premii węglowych przyznanych po zakończeniu przetargu konkurencyjnego na podstawie niniejszego artykułu zobowiązania finansowe nie mogą przekraczać przychodów ze sprzedaży na aukcji całkowitej liczby uprawnień dostępnych dla Banku Dekarbonizacji Przemysłu. Przed rozpoczęciem przetargu konkurencyjnego Komisja przyjmuje decyzję w sprawie finansowania określającą maksymalną kwotę dostępną do celów podpisania kontraktów na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla lub premii węglowych w oparciu

o oszacowanie przychodów i ekspozycji na płatności, z wykorzystaniem wiarygodnego zakresu scenariuszy dotyczących opłat emisyjnych. Aby nie powstawały żadne zobowiązania przekraczające budżet Banku Dekarbonizacji Przemysłu, Komisja może również określić w odpowiednich warunkach zasady, które skutecznie ograniczają zobowiązania finansowe wynikające z kontraktów.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy, aby ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące wdrażania kontraktów na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla, w tym przetargu konkurencyjnego, warunków kwalifikowalności, obliczania wsparcia, tworzenia rezerw budżetowych, zobowiązań umownych oraz procedur monitorowania i weryfikacji.

9. Oprócz kontraktu na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla, przyznanego w drodze przetargu konkurencyjnego, Komisja może zdecydować o udzieleniu wsparcia na podstawie niniejszego artykułu w dowolny sposób i w dowolnej formie określonej w rozporządzeniu (UE, Euratom) 2024/2509, w tym za pomocą wkładów w działania łączone w ramach unijnego instrumentu wsparcia inwestycji. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy o szczegółowe ustalenia i zasady wdrażania takich innych form wsparcia.

10. Wszelkie dochody lub spłaty wynikające z instrumentów zastosowanych na podstawie niniejszego artykułu i art. 10cd wykorzystuje się w ramach Banku Dekarbonizacji Przemysłu jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.”;

18) w art. 10d wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na lata 2031–2040 ustanawia się fundusz mający na celu wspieranie inwestycji proponowanych przez państwa członkowskie, których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wynosi poniżej 75 % średniej unijnej w latach 2022–2024 (»państwa członkowskie będące beneficjentami«) – w tym finansowanie projektów inwestycyjnych na małą skalę – służących modernizacji systemów energetycznych, poprawie efektywności energetycznej oraz zwiększeniu skali dekarbonizacji i elektryfikacji przemysłu (»fundusz modernizacyjny«). Fundusz modernizacyjny jest finansowany ze sprzedaży na aukcji następującej liczby uprawnień z całkowitej liczby uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 1 w latach 2031–2040:

– liczba odpowiadająca 2 % liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, na lata 2031–2040, jest sprzedawana na aukcji na rzecz państw członkowskich będących beneficjentami i wykorzystywana zgodnie z art. 10d;

– oraz liczba odpowiadająca 0,5 % liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, na lata 2031–2040, jest sprzedawana na aukcji na rzecz tych samych państw członkowskich i wykorzystywana do wspierania inwestycji na podstawie art. 10ce.

Środki finansowe odpowiadające tym liczbom uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb.

Wspierane inwestycje są spójne z celami niniejszej dyrektywy, a także z celami komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu oraz rozporządzenia (UE) 2021/1119, a także z długoterminowymi celami wyrażonymi w porozumieniu paryskim. Dokonując wyboru inwestycji do wsparcia z funduszu modernizacyjnego na podstawie niniejszego artykułu, państwa członkowskie będące beneficjentami stosują niedyskryminacyjne i przejrzyste kryteria i procedury. W tym celu stale przekazują informacje na temat bieżących i przyszłych zaproszeń do wyrażenia zainteresowania, zaproszeń do składania wniosków i zaproszeń do składania ofert finansowanych z funduszu modernizacyjnego. Państwa członkowskie będące beneficjentami ustanawiają skuteczne i wydajne systemy zarządzania i kontroli w odniesieniu do swoich inwestycji oraz zapewniają ich właściwe funkcjonowanie zgodnie z zasadą należytego zarządzania finansami. Państwa członkowskie będące beneficjentami mogą, w stosownych przypadkach, wykorzystać środki finansowe z funduszu modernizacyjnego do finansowania inwestycji z udziałem sąsiadujących regionów przygranicznych w Unii. Wsparcia z funduszu modernizacyjnego nie udziela się zakładom zajmującym się produkcją energii, w których wykorzystuje się paliwa kopalne, ani instalacjom transportującym paliwa kopalne.”;

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Co najmniej 95 % dochodów z uprawnień, o których mowa w art. 10 ust. 1 akapit trzeci, oraz z uprawnień objętych powiadomieniem zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu, wykorzystuje się do wspierania inwestycji w:

- a) wytwarzanie i wykorzystywanie energii ze źródeł odnawialnych, w tym z biogazu i biometanu;
- b) zmniejszenie ogólnego zużycia energii dzięki efektywności energetycznej o co najmniej 20 % w przemyśle, transporcie i budynkach, unikanie ryzyka uzależnienia od paliw kopalnych i wspieranie obiegu zamkniętego oraz odzyskiwanie ciepła odpadowego ze spalarni na potrzeby systemów ciepłowniczych;
- c) elektryfikację sektorów po stronie popytu, w tym przemysłu, budynków i transportu;
- d) modernizację i rozbudowę infrastruktury elektroenergetycznej, wodorowej, ciepłowniczej i CO₂, w tym magazynowania energii;
- e) dekarbonizację przemysłu, w tym CCS i CCU oraz elektryfikację;
- f) wsparcie gospodarstw domowych o niskich dochodach, w tym na obszarach wiejskich i w regionach oddalonych, w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego oraz modernizacji ich systemów ogrzewania;
- g) sprawiedliwą transformację w regionach o wysokiej emisji dwutlenku węgla w państwach członkowskich będących beneficjentami, aby wspierać zmianę miejsca zatrudnienia, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, edukację, inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz przedsiębiorstwa typu start-up przyspieszające przejście na czystą energię;

- h) produkcję przystępnych cenowo nawozów niskoemisyjnych i pochodzenia biologicznego.”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wszystkie państwa członkowskie będące beneficjentami wykorzystują zgodnie z art. 10d liczbę uprawnień rozdzielonych w celu zapewnienia solidarności, wzrostu i połączeń międzysystemowych w Unii, określoną w art. 10 ust. 2 lit. b), aby wspierać inwestycje w ramach funduszu modernizacyjnego, zwiększając tym samym dostępne dla nich zasoby funduszu. Każde dane państwo członkowskie może również wykorzystać liczbę uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji przez to państwo członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a), lub część tej liczby, zgodnie z art. 10d. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza wykorzystać uprawnienia, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a) na mocy art. 10d, informuje ono Komisję o odpowiedniej liczbie najpóźniej do dnia 30 września poprzedniego roku kalendarzowego.”;
 - c) ust. 6 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy inwestycja zgodna z celami funduszu modernizacyjnego, która zgodnie z propozycją ma być finansowana z funduszu modernizacyjnego, nie należy do obszarów wymienionych w ust. 2, komitet inwestycyjny ocenia techniczną i finansową opłacalność takiej inwestycji, w tym realizowaną przez nią redukcję emisji, i wydaje zalecenie odnośnie do finansowania tej inwestycji z funduszu modernizacyjnego. Komitet inwestycyjny zapewnia, by wszelkie inwestycje finansowane z funduszu modernizacyjnego prowadziły do znacznego ograniczenia emisji oraz, w stosownych przypadkach, do znacznej poprawy efektywności energetycznej. Zalecenie to może obejmować sugestie dotyczące odpowiednich instrumentów finansowania. Maksymalnie 50 % odnośnych kosztów inwestycji, które nie należą do obszarów wymienionych w ust. 2, można wesprzeć z wykorzystaniem zasobów z funduszu modernizacyjnego, pod warunkiem że pozostałe koszty są pokrywane przez prywatne podmioty prawne.”;
 - d) na początku ust. 10 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Państwa członkowskie będące beneficjentami podają do wiadomości publicznej informacje o odbiorcach oraz inne informacje, o których mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509, w stosownych przypadkach w odniesieniu do wsparcia z funduszu modernizacyjnego.”;
 - e) w ust. 11 datę „2024 r.” zastępuje się datą „2036 r.”;
- 19) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10da

Państwo prawne

1. Państwa członkowskie będące beneficjentami zapewniają poszanowanie zasad państwa prawnego określonych w art. 2 lit. a) i art. 3 rozporządzenia (UE, Euratom) 2020/2092 w całym okresie wdrażania funduszu modernizacyjnego.
2. Odpowiednie środki określone w ust. 3 można przyjąć w przypadku stwierdzenia, że naruszenia zasad państwa prawnego, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia

2020/2092, w państwie członkowskim będącym beneficjentem wpływają lub stwarzają poważne ryzyko wpływu – w sposób wystarczająco bezpośredni – na należyte zarządzanie finansami funduszu modernizacyjnego.

3. O ile spełniony jest warunek określony w ust. 2, można przyjąć co najmniej jeden z następujących odpowiednich środków, zgodnie z procedurą określoną w art. 10db:

- a) zawieszenie przyjęcia decyzji o wypłacie, o której mowa w art. 10d ust. 3;
- b) zawieszenie wypłat na podstawie już przyjętych decyzji o wypłacie.

Przyjęte środki muszą spełniać, w stosownych przypadkach, warunki przewidziane w art. 5 ust. 2–5 rozporządzenia 2020/2092.

4. Środki przyjmuje się zgodnie z procedurą określoną w art. 6 rozporządzenia 2020/2092. Uruchamiając procedurę, Komisja sprawdza, czy nie istnieją inne sposoby skuteczniejszej ochrony dochodów zarządzanych w ramach funduszu modernizacyjnego.

5. Środki znosi się zgodnie z procedurą określoną w art. 7 rozporządzenia 2020/2092.”;

20) art. 10f otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10f

Zasada »nie czyn poważnych szkód«

Dochody uzyskane ze sprzedaży na aukcji uprawnień przeznaczonych na fundusz modernizacyjny zgodnie z art. 10d, Fundusz Innowacyjny zgodnie z art. 10cb oraz Bank Dekarbonizacji Przemysłu zgodnie z art. 10cc niniejszej dyrektywy wykorzystuje się zgodnie z zasadą »nie czyn poważnych szkód«, o której mowa w art. 33 ust. 2 lit. d) rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.”;

21) w tytule rozdziału IV skreśla się wyraz „stacjonarnych”;

22) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) każdy operator statku powietrznego przekazał do umorzenia liczbę uprawnień stanowiącą równowartość łącznych emisji tego operatora w poprzednim roku kalendarzowym, zweryfikowanych zgodnie z art. 15, pomniejszoną zgodnie z ust. 3-f, aby odliczyć koszty poniesione w związku z kompensacją CORSIA, a tym samym uniknąć podwójnego obciążenia.”;

(ii) po ust. 3 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3-g. Na zasadzie odstępstwa od ust. 3 akapit pierwszy lit. c) przedsiębiorstwa żeglugowe mogą umorzyć mniej uprawnień niż równowartość ich zweryfikowanych emisji w odniesieniu do emisji uwolnionych do dnia 31 grudnia 2035 r. z rejsów z portu zawinięcia niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, jeżeli rejsy te odbywają się kontenerowcami o pojemności co najmniej 10 000 TEU, a odległość rejsu przekracza 300 mil morskich.

W przypadku gdy przedsiębiorstwa żeglugowe korzystają z odstępstwa, o którym mowa w akapicie pierwszym, mogą one umorzyć mniej uprawnień

niż równowartość ich zweryfikowanych emisji uwolnionych z działalności w porcie w związku z rejsami, o których mowa w akapicie pierwszym.

Liczbę uprawnień, które należy umorzyć w odniesieniu do kontenerowca, o którym mowa w akapicie pierwszym, w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, zmniejsza się na podstawie udziału kontenerów, mierzonego w dwudziestostopowych jednostkach ekwiwalentnych, wyładowanych w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego wyłącznie w celu załadunku na inny statek odbywający rejs między tym samym portem zawinięcia a portem zawinięcia niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, w całkowitej liczbie kontenerów wyładowanych przez kontenerowiec.

W przypadku gdy umarza się mniejszą liczbę uprawnień w porównaniu ze zweryfikowanymi emisjami, po ustaleniu różnicy między zweryfikowanymi emisjami a umorzonymi uprawnieniami w odniesieniu do każdego roku liczbę uprawnień odpowiadającą tej różnicy anuluje się, a nie rozdziela w drodze sprzedaży aukcyjnej zgodnie z art. 10.

3-f. Na trasach podlegających wymogowi dotyczącemu kompensacji obliczonemu zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu ograniczenie obowiązku umorzenia uprawnień odpowiada wymogowi dotyczącemu kompensacji operatora statku powietrznego obliczonemu zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu, proporcjonalnie do zakresu, w jakim trasa jest objęta obowiązkiem umorzenia uprawnień, pomnożonemu przez stosunek średniej ceny uprawnień do średniej ceny jednostek emisji kwalifikujących się na mocy art. 11a. Stosunek ten oblicza się z wykorzystaniem najlepszych dostępnych indeksów cen jednostek emisji zawartych w sprawozdaniu w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla publikowanym zgodnie z art. 10 ust. 5.

W przypadku gdy jednostki nie zostaną anulowane zgodnie z ust. 9 w odniesieniu do określonego okresu, o którym mowa w tym ustępie, uprawnienia umarza się w odniesieniu do odliczeń już dokonanych za lata w tym okresie, nie później niż dnia 30 września roku następującego po roku, w którym nastąpiło powiadomienie o ostatecznym obowiązku kompensacji.

W przypadku gdy operatorom statków powietrznych nie przekazano informacji o ostatecznym wymogu kompensacji zgodnie z ust. 6, a jednostki nie zostaną anulowane zgodnie z ust. 9 w odniesieniu do określonego okresu, o którym mowa w tym ustępie, uprawnienia umarza się w odniesieniu do odliczeń już dokonanych za lata w tym okresie, nie później niż do dnia 30 września roku następującego po roku, w którym upływa termin powiadomienia o ostatecznym obowiązku kompensacji.”;

b) w ust. 3-e, 3-d, 3-c i 3-b datę „31 grudnia 2030 r.” zastępuje się datą „31 grudnia 2035 r.”;

c) ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„3a. Obowiązek umorzenia uprawnień nie powstaje w związku z emisjami zweryfikowanymi jako wychwycone i przetransportowane do stałego składowania do instalacji, dla której zezwolenie obowiązuje zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE* lub – na zasadzie wzajemności od 2031 r. – do instalacji posiadającej ważne zezwolenie na geologiczne składowanie w państwie trzecim, w którym system

handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych jest powiązany z EU ETS zgodnie z art. 25 niniejszej dyrektywy i w odniesieniu do której Komisja przyjmuje decyzję wykonawczą potwierdzającą, że istnieją wystarczające zabezpieczenia w zakresie stosowania przepisów określonych w dyrektywie 2009/31/WE, pod warunkiem że instalacji nie wykorzystuje się do intensyfikacji wydobycia ropy naftowej lub gazu.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie geologicznego składowania dwutlenku węgla oraz zmieniająca dyrektywę Rady 85/337/EWG, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE, 2001/80/WE, 2004/35/WE, 2006/12/WE, 2008/1/WE i rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 114).”;

d) ust. 3b otrzymuje brzmienie:

„3b. Obowiązek umorzenia uprawnień nie powstaje w odniesieniu do emisji dwutlenku węgla, które uznaje się za wychwycone i zutylizowane w taki sposób, że:

- a) są trwale związane chemicznie, tak że nie przedostają się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu, wliczając w to wszelkie normalne czynności mające miejsce po końcu przydatności produktu do użycia; lub
- b) są związane chemicznie, tak że będą emitowane głównie w ramach działań wymienionych w załączniku I i będą podlegać obowiązkowi umorzenia uprawnień na mocy art. 12 ust. 3.

Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23, aby uzupełnić niniejszą dyrektywę, dotyczące wymogów w zakresie uznania, że gazy cieplarniane stały się trwale związane chemicznie lub związane chemicznie, o czym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz wymienia rodzaje utylizacji, które uznaje się za spełniające lub niespełniające tych wymogów. Te akty delegowane mogą określać progi *de minimis* w odniesieniu do ryzyka niespełnienia tych wymogów oraz wprowadzać środki, takie jak wymogi dotyczące częściowego umorzenia, służące przeciwdziałaniu ryzyku ucieczki emisji w przypadku przekroczenia tych progów.”;

e) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub zarejestrowani w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, umarzają jednostki, o których mowa w art. 11a, jedynie w odniesieniu do liczby notyfikowanej przez to państwo członkowskie zgodnie z ust. 6 w odniesieniu do danego okresu zapewniania zgodności z mechanizmem CORSIA. Umarzanie ma miejsce do dnia 31 stycznia 2025 r. w odniesieniu do emisji za okres 2021–2023, do dnia 31 stycznia 2028 r. w odniesieniu do emisji za okres 2024–2026, do dnia 31 stycznia 2031 r. w odniesieniu do emisji za okres 2027–2029, do dnia 31 stycznia 2034 r. w odniesieniu do emisji za okres 2030–2032 oraz do dnia 31 stycznia 2037 r. w odniesieniu do emisji za okres 2033–2035.”;

23) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Stopniowe wprowadzanie wymogów dotyczących spalania odpadów i współspalania odpadów

Instalacje spalania odpadów i współspalania odpadów, które zostaną objęte systemem od 2031 r., są zobowiązane do umorzenia uprawnień zgodnie z następującym harmonogramem:

- a) 25 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2031 r., które podlegałyby wymogom dotyczącym umorzenia zgodnie z art. 12;
- b) 50 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2032 r., które podlegałyby wymogom dotyczącym umorzenia zgodnie z art. 12;
- c) 75 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2033 r., które podlegałyby wymogom dotyczącym umorzenia zgodnie z art. 12;
- d) 100 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2034 r. i za każdy kolejny rok zgodnie z art. 12.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego artykułu państwa członkowskie mogą zwolnić instalacje spalania odpadów i współspalania odpadów znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych w rozumieniu art. 349 TFUE z obowiązku umorzenia uprawnień do dnia 31 grudnia 2035 r.

Artykuł 12b

Wylączenie w odniesieniu do spalania i współspalania odpadów

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 i 12a właściwy organ państwa członkowskiego może zwolnić instalacje w ramach działania »spalanie odpadów i współspalanie odpadów«, o którym mowa w załączniku I, z obowiązku umorzenia uprawnień do emisji za dany rok odniesienia do 2035 r., pod warunkiem że państwo członkowskie wykaże, że spełnione są co najmniej dwa z następujących trzech warunków:

- a) dane państwo członkowskie wprowadziło krajowy podatek od emisji dwutlenku węgla obowiązujący w odniesieniu do emisji w latach 2031–2035, obejmujący działania, o których mowa w załączniku I; prawo krajowe określające stawki podatkowe mające zastosowanie w latach 2031–2035 weszło w życie do dnia powiadomienia, czyli do dnia 31 lipca 2029 r.; w danym roku odniesienia krajowy podatek od emisji dwutlenku węgla danego państwa członkowskiego faktycznie płacony przez tę instalację jest wyższy niż średnia cena rozliczenia aukcji w systemie handlu uprawnieniami do emisji ustanowionym na mocy niniejszego rozdziału, z dostosowaniem do stopniowego wprowadzania w odniesieniu do sektora zgodnie z art. 12a; dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o wszelkich późniejszych zmianach w krajowym podatku od emisji dwutlenku węgla;
- b) dane państwo członkowskie wprowadziło polityki służące osiągnięciu celów określonych w art. 11 ust. 2 lit. d) i e) dyrektywy 2008/98/WE i jest na dobrej drodze do ich osiągnięcia;

- c) dane państwo członkowskie posiada politykę służącą osiągnięciu celu określonego w art. 5 ust. 5 dyrektywy 1999/31/WE i jest na dobrej drodze do jego osiągnięcia.
2. Dane państwo członkowskie anuluje w każdym roku referencyjnym z całkowitej liczby uprawnień, które ma sprzedać na aukcji zgodnie z art. 10, liczbę uprawnień równą zweryfikowanym emisjom z odpowiednich instalacji w tym roku referencyjnym. Uprawnienia anuluje się zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie art. 10 ust. 4.
3. Do dnia 31 lipca 2029 r. dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o swoim wniosku o wyłączenie, wykazując zgodność z co najmniej dwoma z trzech warunków określonych w ust. 1 i wskazując odpowiednią liczbę uprawnień, które mają zostać anulowane zgodnie z ust. 2.
4. Odstępstwo wchodzi w życie, jeżeli Komisja nie wniesie sprzeciwu wobec stosowania odstępstwa z powodu braku zgodności zgłoszonego środka z warunkami określonymi w niniejszym artykule, w terminie trzech miesięcy od powiadomienia na mocy niniejszego artykułu.
5. Liczba uprawnień, które mają zostać anulowane zgodnie z ust. 2, nie może mieć wpływu na zasoby własne budżetu Unii z dochodów uzyskanych ze sprzedaży uprawnień na aukcji zgodnie z art. 10 niniejszej dyrektywy, jeżeli takie zasoby własne zostaną ustanowione na podstawie art. 311 akapit trzeci TFUE zgodnie z decyzją Rady (UE, Euratom) 2020/2053.
6. Przedmiotowe instalacje nadal w pełni spełniają obowiązki wynikające z art. 14 dotyczącego monitorowania i raportowania ich emisji oraz art. 15 dotyczącego weryfikacji i akredytacji.”;
- 24) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- „Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych dotyczących szczegółowych ustaleń w sprawie monitorowania i raportowania emisji i, w stosownych przypadkach, danych dotyczących działalności w odniesieniu do kategorii działań wymienionych w załączniku I do niniejszej dyrektywy, jak również skutków innych niż CO₂ emisji lotniczych w odniesieniu do tras, na których raportuje się emisje na mocy niniejszej dyrektywy, które to akty opierają się na zasadach monitorowania i raportowania określonych w załączniku IV do niniejszej dyrektywy i wymogach określonych w ust. 2 i 5 niniejszego artykułu. W tych aktach wykonawczych określa się również – w wymogach dotyczących monitorowania i raportowania emisji oraz ich skutków, w tym skutków emisji lotniczych innych niż CO₂ – współczynnik globalnego ocieplenia poszczególnych gazów cieplarnianych, a także uwzględnia się aktualną wiedzę naukową na temat skutków innych niż CO₂ emisji lotniczych. W takich aktach wykonawczych stosuje się kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy, ustanowione dyrektywą (UE) 2018/2001, z wszelkimi niezbędnymi korektami do zastosowania na mocy niniejszej dyrektywy, aby biomasa ta mogła uzyskać współczynnik zero. Określa się w nich kolejność wychwytywania i sposób rozliczania emisji wychwyconego CO₂ z kombinacji źródeł o współczynniku zero i źródeł nieobjętych współczynnikiem zero. Określa się w nich również sposób rozliczania emisji z paliw syntetycznych, tak aby emisje te były rozliczane i aby uniknąć podwójnego liczenia. Węgiel chemicznie związany

w paliwach syntetycznych uznaje się za emitowany w wyniku działania w zakresie dystrybucji paliw syntetycznych określonego w załączniku I.”;

- b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Akty, o których mowa w ust. 1, przewidują możliwość kompensowania przez operatorów, operatorów statków powietrznych i przedsiębiorstwa żeglugowe ich emisji z paliw kopalnych jednostkami trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii wygenerowanymi w wyniku składowania ich emisji biogenicznych objętych zakresem niniejszej dyrektywy i certyfikowanymi na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/3012, przy uniknięciu podwójnego liczenia tych ujemnych emisji.”;

- 25) w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 uchyla się akapit drugi;

- b) po ust. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. W okresie do 2040 r. Komisja wykorzystuje maksymalnie 5 mln uprawnień z liczby uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, na pokrycie wydatków związanych z funkcjonowaniem EU ETS i zarządzaniem nim, w tym na finansowanie działania rejestru Unii.

Uprawnienia te sprzedaje się na aukcji zgodnie z art. 10 ust. 4 niniejszej dyrektywy, przy czym przychody stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

W przypadku gdy uprawnienia zarezerwowane na mocy akapitu pierwszego niniejszego ustępu nie zostaną sprzedane na aukcji do celów określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu przed 2041 r., wykorzystuje się je do zwiększenia liczby dostępnej dla nowych instalacji zgodnie z art. 10a ust. 7.

Akty, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, określają warunki, zasady i procedury, zgodnie z którymi główny zarządca wyznaczony przez Komisję na podstawie art. 20 ust. 1 wykorzystuje dochody ze sprzedaży uprawnień na aukcji zgodnie z niniejszym ustępem.”;

- 26) w art. 20 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wyznacza głównego zarządcę do prowadzenia rejestru Unii, odnotowującego wydawanie, przenoszenie oraz anulowanie przydziałów.”;

- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Główny zarządca przeprowadza zautomatyzowane kontrole każdej transakcji w rejestrze Unii w celu dopilnowania, aby nie występowały żadne nieprawidłowości w wydawaniu, przekazywaniu oraz anulowaniu przydziałów.”;

- c) uchyla się ust. 3;

- 27) w art. 21 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Każdego roku państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu tym zwraca się

szczególną uwagę na uzgodnienia dotyczące przydziału uprawnień, funkcjonowania rejestrów, stosowania przepisów wykonawczych w zakresie monitorowania i raportowania oraz weryfikacji i akredytacji, jak również kwestie dotyczące przestrzegania przepisów niniejszej dyrektywy oraz statusu podatkowego uprawnień. Sprawozdanie przekazywane jest Komisji do dnia 30 czerwca za każdy rok sprawozdawczy. Sprawozdanie sporządzane jest na podstawie kwestionariusza lub wzoru przyjętego przez Komisję w formie aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2. Kwestionariusz lub projekt udostępnia się państwom członkowskim co najmniej sześć miesięcy przed terminem przedłożenia pierwszego sprawozdania, a następnie jak najwcześniej przed terminem przedłożenia każdego sprawozdania rocznego, w stosownych przypadkach po przeprowadzeniu konsultacji z państwami członkowskimi w sprawie zmienionego kwestionariusza.”;

b) uchyla się ust. 2;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja organizuje między właściwymi organami państw członkowskich wymianę informacji dotyczących kwestii przydziału, funkcjonowania rejestrów, monitorowania, raportowania, weryfikacji, akredytacji, technologii informatycznych oraz zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Co trzy lata w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 1, zwraca się szczególną uwagę również na równoważne środki przyjęte dla małych instalacji wyłączonych z EU ETS. Kwestia równoważnych środków przyjętych dla małych instalacji jest również uwzględniana w wymianie informacji, o której mowa w ust. 2.”;

28) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3c ust. 6, art. 3d ust. 3, art. 3gaa, art. 3gab, art. 9c, art. 10 ust. 4, art. 10a ust. 1, 8 i 8a, art. 10a ust. 3e, art. 10b ust. 5, art. 10cb ust. 9, art. 10cc ust. 6, art. 10cd ust. 7, art. 10ce ust. 9, art. 12 ust. 3b, art. 19 ust. 3, art. 22, art. 24 ust. 3, art. 24a ust. 1, art. 25a ust. 1, 25b ust. 6 i 7, art. 28c i art. 30j ust. 1 powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 8 kwietnia 2018 r.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Akt delegowany przyjęty na podstawie artykułów, o których mowa w ust. 2, wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani

Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

29) w art. 25a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 w odniesieniu do emisji uwolnionych do dnia 31 grudnia 2035 r. z lotów do lub z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.”;

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, wykonują loty między państwem członkowskim a państwem wymienionym w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu lub loty między dwoma różnymi państwami wymienionymi w tym akcie wykonawczym, w tym loty między Szwajcarią, Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu, i państwa te zezwalają operatorom statków powietrznych na wykorzystanie jednostek innych niż wymienione w wykazie przyjętym na podstawie art. 11a ust. 8 i które mogłyby prowadzić do istotnego zakłócenia konkurencji, Komisji powierza się uprawnienia do przyjęcia aktów wykonawczych, na wniosek państwa członkowskiego, zezwalających tym operatorom statków powietrznych na wykorzystanie jednostek dodatkowych w stosunku do jednostek wymienionych w wykazie lub nieobjęcia ich warunkami określonymi w art. 11a ust. 2 i 3 w odniesieniu do emisji z tych lotów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

30) dodaje się art. 25b w brzmieniu:

„Artykuł 25b

ETS jako usługa

1. Państwom trzecim można udzielać wsparcia administracyjnego i technicznego oraz zapewniać koordynację, aby ułatwić ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych (»ETS jako usługa«), w szczególności w odniesieniu do emisji uwalnianych w wyniku następujących działań:

- a) lotnictwo, jak określono w załączniku I w odniesieniu do emisji z lotów między EOG a państwem trzecim;
- b) transport morski, jak określono w załączniku I w odniesieniu do pozostałych pięćdziesięciu procent (50 %) emisji uwolnionych podczas rejsów między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego

a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego, które nie są objęte zakresem określonym w art. 3ga.

Wsparcia takiego udziela się w odniesieniu do emisji pochodzących z lotnictwa najwcześniej od roku sprawozdawczego 2027, a w odniesieniu do emisji z transportu morskiego najwcześniej od roku sprawozdawczego 2029.

2. W przypadku gdy zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu ustala się opłaty za emisje z lotnictwa lub transportu morskiego przy zastosowaniu bezwzględnego pułapu emisji, państwo trzecie otrzymuje dochody przeznaczone na przeciwdziałanie zmianie klimatu w następujący sposób:

- a) w przypadku lotnictwa – w odniesieniu do pięćdziesięciu procent (50 %) działalności lotniczej między EOG a państwem trzecim;
- b) w przypadku transportu morskiego – w odniesieniu do pozostałych pięćdziesięciu procent (50 %) emisji uwolnionych podczas rejsów między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego, które nie są objęte zakresem określonym w art. 3ga.

W przypadku nieprowadzenia krajowej sprzedaży uprawnień na aukcji uprawnienia te sprzedaje Unia na wspólnej platformie aukcyjnej wyznaczonej na podstawie aktu delegowanego przyjętego zgodnie z art. 10 ust. 4 niniejszej dyrektywy oraz zgodnie z zasadami i warunkami, o których mowa w art. 10 ust. 4 niniejszej dyrektywy, przy czym przychody te stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509. Odpowiednie dochody uzyskane ze sprzedaży tych uprawnień na aukcji przekazuje się państwu trzeciemu.

3. W przypadku gdy Unia sprzedaje uprawnienia na aukcji zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, liczbę uprawnień w całej Unii, o której mowa w art. 9, zwiększa się, aby uwzględnić objęcie systemem emisji z lotnictwa i transportu morskiego, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, na podstawie wielkości tych emisji w ostatnim roku, za który dostępne są dane. Współczynnik liniowy redukcji ma również zastosowanie do tych uprawnień.

4. Przed wprowadzeniem krajowych procedur administracyjnych w odpowiednich państwach trzecich państwa członkowskie odpowiedzialne za administrowanie danymi operatorami statków powietrznych i przedsiębiorstwami żegludowymi pełnią wobec nich funkcje administracyjne. Zapewnia się optymalną współpracę przy administrowaniu operatorami statków powietrznych i przedsiębiorstwami żegludowymi oraz skutecznym egzekwowaniu przepisów.

5. Komisja, wspierana przez EMSA, dąży do udostępnienia narzędzi i wytycznych, o których mowa w art. 18b ust. 2.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany art. 3ga ust. 1 w odniesieniu do uwzględnienia pozostałych emisji uwolnionych w trakcie rejsów między portami zawinięcia podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego a portami zawinięcia państwa trzeciego, któremu udziela się wsparcia zgodnie z niniejszym artykułem.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego artykułu o przepisy dotyczące funkcjonowania ETS jako usługi, aby zapewnić wdrożenie ETS jako usługi zgodnie z niniejszym artykułem.”;

31) w art. 28a wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wszystkich emisji pochodzących z lotów rozpoczynających się na lotnisku znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym państwa członkowskiego lub na terytoriach zależnych i terytoriach należących do państwa członkowskiego, do państw spoza EOG, z wyjątkiem lotów na lotniska znajdujące się w Zjednoczonym Królestwie lub Szwajcarii oraz do i z Gibraltaru, w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2029 r. do dnia 31 grudnia 2032 r., z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b, z wyjątkiem operatorów statków powietrznych wykonujących loty między dwoma różnymi państwami o całkowitych rocznych emisjach poniżej 10 000 ton obliczonych zgodnie z załącznikiem I;”;

(ii) po lit. b) dodaje się litery w brzmieniu:

„c) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z krajów najślabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, innych niż państwa, których PKB na mieszkańca jest równy średniej unijnej lub ją przekracza;

d) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG, z wyjątkiem lotów na lotniska znajdujące się w Zjednoczonym Królestwie lub Szwajcarii oraz do i z Gibraltaru, w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2027 r. do dnia 31 grudnia 2028 r., z wyjątkiem operatorów statków powietrznych obsługujących loty między dwoma różnymi państwami o całkowitych rocznych emisjach poniżej 10 000 ton obliczonych zgodnie z załącznikiem I, dla których odstępstwo obowiązuje w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2027 r. do dnia 31 grudnia [2027 r./roku poprzedzającego wejście w życie niniejszej dyrektywy];

e) wszystkich emisji pochodzących z lotów do lotnisk znajdujących się w odległości większej niż 5 000 km od lotniska we Frankfurcie i zlokalizowanych w państwach spoza EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2029 r. do dnia 31 grudnia 2032 r., z wyjątkiem operatorów statków powietrznych obsługujących loty między dwoma różnymi państwami o całkowitych rocznych emisjach poniżej 10 000 ton obliczonych zgodnie z załącznikiem I. Niniejsza litera ma także zastosowanie do lotnisk znajdujących się w odległości mniejszej niż 5 000 km od lotniska we Frankfurcie, zlokalizowanych w państwach spoza EOG i generujących mniej niż 15 000 ton emisji rocznie pochodzących z lotów z EOG do tych lotnisk.”;

(iii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Od dnia 1 stycznia 2027 r. całkowitą liczbę uprawnień, które mają zostać przydzielone operatorom statków powietrznych, jak określono w art. 3c ust. 5, zwiększa się corocznie za każdym razem, gdy rozszerza się zakres lotów podlegających wymogom na podstawie art. 12 ust. 3, o liczbę uprawnień równą emisjom z takich lotów z roku przypadającego

dwa lata przed wejściem w życie takiego rozszerzenia, a od kolejnego roku stosuje się współczynnik liniowy, o którym mowa w art. 9. Liczbę tę należy pomniejszyć o liczbę równą całkowitym redukcjom obowiązków umorzenia uprawnień zgodnie z art. 12 ust. 3 lit. b) wynikającym z obowiązku kompensacji zgodnie z art. 12 ust. 6.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3 liczba przydziałów, które mają zostać sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie na okres od dnia 1 stycznia 2027 r. do dnia 31 grudnia 2032 r., zostanie zmniejszona, aby odpowiadała odsetkowi przypisanych emisji lotniczych z lotów, do których nie mają zastosowania odstępstwa przewidziane w art. 3c ust. 8 oraz w ust. 1 lit. a)–e) niniejszego artykułu.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a niniejszej dyrektywy, w przypadku gdy dany operator statku powietrznego generuje emisje o całkowitej rocznej wartości nieprzekraczającej 25 000 ton CO₂, obliczone na podstawie pozycji »Lotnictwo« lit. j) w załączniku I do niniejszej dyrektywy, lub gdy dany operator statku powietrznego generuje emisje o całkowitej rocznej wartości nieprzekraczającej 10 000 ton CO₂, podlegające obowiązkowi umorzenia uprawnień zgodnie z art. 12 ust. 3 lit. b) niniejszej dyrektywy, przy czym nie uwzględnia się emisji, w odniesieniu do których obowiązek umorzenia uprawnień uznaje się za spełniony na podstawie art. 3c ust. 8 lub art. 28a ust. 1 niniejszej dyrektywy, emisje te uznaje się za zweryfikowane emisje, jeżeli zostały określone z wykorzystaniem narzędzia dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji zatwierdzonego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 606/2010* i wypełnionego przez Eurocontrol danymi pochodzącymi z jego mechanizmu wspierającego ETS. Państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile procedury te zapewniają przynajmniej taką dokładność, jaką gwarantuje narzędzie dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji.

* Rozporządzenie Komisji (UE) nr 606/2010 z dnia 9 lipca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia uproszczonego narzędzia do szacowania zużycia paliwa przez operatorów statków powietrznych stanowiących niewielkie źródło emisji, opracowanego przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Dz.U. L 175 z 10.7.2010, s. 25, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/606/oj>.)”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6. Oprócz liczby zarezerwowanej na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych i energii elektrycznej zgodnie z art. 3c ust. 6, biorąc pod uwagę tymczasowe ograniczenie zakresu geograficznego zgodnie z art. 28a ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2040 r. rezerwuje się kolejne maksymalnie 110 mln uprawnień spośród uprawnień, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci, do celów określonych w art. 3c ust. 6.

Od dnia 1 stycznia 2029 r. tę liczbę uprawnień udostępnia się na potrzeby wszystkich lotów rozpoczynających się na lotnisku znajdującym się w EOG,

z zastrzeżeniem ograniczeń dotyczących lotów służbowych określonych w art. 3c ust. 6. Od tego dnia dwa ostatnie zdania art. 3c ust. 6 akapit pierwszy nie mają zastosowania do przydziału uprawnień na podstawie tego artykułu.”;

32) w art. 28b dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Do dnia 1 lipca 2032 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym oceni integralność środowiskową globalnego środka rynkowego ICAO, w tym jego ogólną ambicję w odniesieniu do celów porozumienia paryskiego, poziom udziału w kompensacji na podstawie mechanizmu CORSIA, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzestrzeganie wymogów, procedury umożliwiające zaangażowanie obywateli, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące wykorzystania biopaliw, ze szczególnym uwzględnieniem zmian, które zaszły od 2027 r. Komisja opublikuje to sprawozdanie również do dnia 1 lipca 2032 r.

W trosce o zachowanie integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu sprawozdaniu Komisji towarzyszyć będzie w odpowiednich przypadkach wniosek ustawodawczy dotyczący zmian w niniejszej dyrektywie w sposób spójny z celem porozumienia paryskiego dotyczącym temperatury, unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2040 r. i z celem polegającym na osiągnięciu najpóźniej do 2050 r. neutralności klimatycznej. W stosownych przypadkach towarzyszący wniosek ogranicza stosowanie EU ETS do lotów między dwoma lotniskami znajdującymi się w państwach EOG, lotów do lotnisk znajdujących się w Szwajcarii i Zjednoczonym Królestwie oraz lotów do i z Gibraltaru, jeżeli ze sprawozdania wynika, że:

- a) mechanizm CORSIA wzmocniono z zamiarem osiągnięcia ambitnego globalnego celu długoterminowego zmierzającego do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego; oraz
- b) według najnowszych dostępnych danych państwa wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na mocy art. 25a ust. 3 odpowiadają za więcej niż 70 % emisji z lotnictwa międzynarodowego.”;

33) w art. 30 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 7 akapit pierwszy uchyla się jedyny przypis;
- b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„9. Do dnia 31 grudnia 2034 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym ocenia stosowność włączenia do EU ETS emisji ze składowisk odpadów. W związku z tym Komisja bierze pod uwagę wszelkie potencjalne dowody na przekierowywanie odpadów w celu ich unieszkodliwiania przez składowanie. W stosownych przypadkach Komisja może dołączyć do tego sprawozdania wniosek ustawodawczy dotyczący włączenia składowisk odpadów do EU ETS.”;

34) art. 30m ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Państwa członkowskie zapewniają widoczność źródła finansowania działań lub projektów finansowanych z dochodów z aukcji w ramach EU ETS, których sposób wykorzystania określają państwa członkowskie zgodnie z art. 3d ust. 4, art. 10 ust. 3 i art. 30d ust. 6, zgodnie z ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.”;

- 35) w załącznikach I–V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Zmiany w decyzji (UE) 2015/1814

W art. 1 decyzji (UE) 2015/1814 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ust. 4a akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Od 2024 r. łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu w danym roku obejmuje skumulowaną liczbę uprawnień wydanych w odniesieniu do lotnictwa oraz skumulowaną liczbę ton zweryfikowanych emisji z lotnictwa w ramach EU ETS, z wyłączeniem emisji pochodzących z lotów na trasach objętych kompensacją emisji i obliczonych zgodnie z art. 12 ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE między dniem 1 stycznia 2024 r. a dniem 31 grudnia tego samego danego roku. Obliczenie to obejmuje również skumulowaną liczbę uprawnień wydanych w odniesieniu do lotnictwa oraz skumulowaną liczbę ton zweryfikowanych emisji z lotnictwa w ramach EU ETS, z wyłączeniem emisji pochodzących z lotów na trasach objętych kompensacją emisji i obliczonych zgodnie z art. 12 ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE, w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2023 r.”;

- 2) ust. 5 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli w danym roku łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu mieści się w przedziale od 833 mln do 947 mln, liczbę uprawnień równą różnicy między łączną liczbą uprawnień znajdujących się w obiegu określoną w najnowszej publikacji zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu a 833 mln odejmuje się od liczby uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieszcza się w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 września tego roku. Jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu przekracza 947 mln, liczba uprawnień, którą należy odjąć od liczby uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieścić w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 września tego roku, odpowiada 12 % łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu. Od 2029 r. progi wynoszące 833 mln i 947 mln określone w niniejszym ustępie obniża się corocznie o 4 %, w zaokrągleniu do najbliższego miliona, jak określono w załączniku.”;

- 3) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Jeżeli w danym roku łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu mieści się w przedziale od 300 mln do 400 mln, uwalnia się z rezerwy liczbę uprawnień równą różnicy między 400 mln a łączną liczbą uprawnień znajdujących się w obiegu. Jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu wynosi mniej niż 300 mln, uwalnia się z rezerwy 100 mln uprawnień.

Od 2029 r. określone w poprzednim akapicie progi wynoszące 400 mln i 300 mln oraz liczba uprawnień uwalnianych z rezerwy, wynosząca 100 mln, zmniejszają się corocznie o 4 %, w zaokrągleniu do najbliższego miliona, jak określono w załączniku.

W przypadku gdy w rezerwie znajduje się mniej uprawnień, niż należy uwolnić zgodnie z niniejszym ustępem, liczba uwalnianych uprawnień jest równa liczbie uprawnień, które pozostają w rezerwie.

Liczbę uprawnień uwolnionych z rezerwy na mocy niniejszego ustępu dodaje się do wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE.”.

Artykuł 3

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2028 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 1 stycznia 2029 r.

Państwa członkowskie stosują jednak od następujących dat przepisy niezbędne do wykonania następujących przepisów:

- a) od dnia 1 stycznia 2031 r.:
 - (i) art. 1 pkt 4 [w odniesieniu do nowego akapitu drugiego w art. 3ga ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE] [uwaga: może zaistnieć potrzeba zmiany daty rozpoczęcia stosowania, tak aby przypadała ona dwa lata po rozpoczęciu stosowania przepisów dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim w 2029 r.];
 - (ii) pkt 1 lit. c) ppkt (iii)–(v) załącznika I w odniesieniu do zmian dotyczących działań w zakresie wychwytywania dwutlenku węgla, transportu dwutlenku węgla, utylizacji dwutlenku węgla, przetwarzania dwutlenku węgla i dystrybucji paliw syntetycznych w wierszach dwudziestym szóstym, dwudziestym siódmym oraz w wierszach dodanych po wierszu dwudziestym ósmym w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE;
- a) od dnia 1 stycznia 2029 r.: pkt 1 lit. c) ppkt (vi) załącznika I w odniesieniu do pozycji „Transport morski” w tabeli w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE;
- b) od dnia 30 września 2029 r.: art. 1 pkt 17 lit. d) w odniesieniu do art. 10a ust. 3b, art. 10a ust. 3c i art. 10a ust. 3d dyrektywy 2003/87/WE względem pięcioletniego okresu przydziału bezpłatnych uprawnień rozpoczynającego się w 2031 r.;
- c) od dnia [data rozpoczęcia stosowania przepisów dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do operacji morskich] r.: art. 1 pkt 3 lit. e) w odniesieniu do art. 3 lit. z) „port zawinięcia” dyrektywy 2003/87/WE.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2027 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1 pkt 3 lit. b), art. 1 pkt 12 i art. 1 pkt 17 lit. e) niniejszej dyrektywy w odniesieniu do zmiany art. 3 lit. h) oraz wprowadzenia art. 6 ust. 4 i art. 10a ust. 3f dyrektywy 2003/87/WE. Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 1 stycznia 2028 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Przepisy przejściowe

Wykaz zawarty w załączniku do decyzji delegowanej (UE) 2019/708 stosuje się nadal do dnia 31 grudnia 2040 r.

Artykuł 5

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2. Następujące artykuły stosuje się od dnia 30 września 2027 r.:

- a) art. 1 pkt 15 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) w odniesieniu do zmian w art. 10a ust. 1a dyrektywy 2003/87/WE;
- b) art. 1 pkt 15 lit. g) oraz i) w odniesieniu do zmian w art. 10a ust. 5b i 7 dyrektywy 2003/87/WE;
- c) art. 1 pkt 17 w odniesieniu do wprowadzenia art. 10cc, 10cd i 10ce dyrektywy 2003/87/WE;
- d) art. 1 pkt 25 lit. b) w odniesieniu do zmian polegających na dodaniu ust. 1a w art. 19 dyrektywy 2003/87/WE;
- e) art. 1 pkt 15 lit. c) ppkt (i) w odniesieniu do zmiany polegającej na dodaniu nowego akapitu po art. 10a ust. 2 akapit drugi.

3. Następujące artykuły stosuje się od dnia 1 stycznia 2029 r.:

- a) art. 1 pkt 14 lit. c) w odniesieniu do zmian w art. 10 ust. 3;
- b) art. 1 pkt 15 lit. c) ppkt (ii) w odniesieniu do wprowadzenia art. 10a ust. 2 akapit trzeci lit. f)–i) dyrektywy 2003/87/WE.

4. Art. 1 pkt 15 lit. b) ppkt (iii) dotyczący wykorzystania uprawnień wynikających ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień, art. 1 pkt 15 lit. f) dotyczący zastąpienia art. 10a ust. 5a, art. 1 pkt 15 lit. j) dotyczący skreślenia art. 10a ust. 8 i 8a dyrektywy 2003/87/WE, art. 1 pkt 17 dotyczący dodania art. 10cb dyrektywy 2003/87/WE, art. 1 pkt 18 dotyczący zmian w art. 10d dyrektywy 2003/87/WE, art. 1 pkt 20 dotyczący zmian w art. 10f dyrektywy 2003/87/WE oraz art. 1 pkt 35 dotyczący zmian w załączniku IIb do dyrektywy 2003/87/WE stosuje się od dnia 1 stycznia 2031 r.

Komisja zapewnia, by:

- c) trwające projekty zatwierdzone lub wybrane do finansowania na podstawie art. 10a ust. 8 przed dniem 1 stycznia 2031 r. nadal kwalifikowały się do wypłaty zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie zatwierdzenia;

- d) nieprzydzielone środki na dzień 31 grudnia 2030 r. zostały przekazane na cele określone w art. 10cc.

Artykuł 6

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH I CYFROWYCH REGULACJI

1.	STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY	3
1.1.	Tytuł wniosku/inicjatywy	3
1.2.	Obszary polityki, których dotyczy wnioski/inicjatywa	3
1.3.	Cel(e).....	3
1.3.1.	Cel(e) ogólny(-e).....	3
1.3.2.	Cel(e) szczegółowy(-e)	3
1.3.3.	Oczekiwane wyniki i wpływ	3
1.3.4.	Wskaźniki dotyczące realizacji celów	3
1.4.	Wniosek/inicjatywa dotyczy:	4
1.5.	Uzasadnienie wniosku/inicjatywy.....	4
1.5.1.	Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy	4
1.5.2.	Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.	4
1.5.3.	Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań	4
1.5.4.	Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami	5
1.5.5.	Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków	5
1.6.	Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego	6
1.7.	Planowane metody wykonania budżetu	6
2.	ŚRODKI ZARZĄDZANIA	8
2.1.	Zasady nadzoru i sprawozdawczości	8
2.2.	System zarządzania i kontroli	8
2.2.1.	Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli	8
2.2.2.	Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia.....	8
2.2.3.	Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)	8
2.3.	Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom	9
3.	SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY.....	10

3.1.	Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ.....	10
3.2.	Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki	12
3.2.1.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne.....	12
3.2.1.1.	Środki z uchwalonego budżetu	12
3.2.1.2.	Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel	17
3.2.2.	Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych.....	22
3.2.3.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne.....	24
3.2.3.1.	Środki z uchwalonego budżetu	24
3.2.3.2.	Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel	24
3.2.3.3.	Ogółem środki.....	24
3.2.4.	Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie	25
3.2.4.1.	Finansowane z uchwalonego budżetu.....	25
3.2.4.2.	Finansowane z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel	26
3.2.4.3.	Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem	26
3.2.5.	Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi.....	28
3.2.6.	Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi	28
3.2.7.	Udział osób trzecich w finansowaniu	28
3.3.	Szacunkowy wpływ na dochody	29
4.	WYMIAR CYFROWY.....	29
4.1.	Wymogi cyfrowe.....	30
4.2.	Dane	30
4.3.	Rozwiązania cyfrowe	31
4.4.	Ocena interoperacyjności	31
4.5.	Środki wspierające cyfrowe wdrażanie.....	32

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE, decyzję (UE) 2015/1814, rozporządzenie (UE) 2015/757 i rozporządzenie (UE) 2023/1805 w odniesieniu do zwiększania konkurencyjności i racjonalnej pod względem kosztów dekarbonizacji.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Działania w dziedzinie klimatu

Dział 2 – Konkurencyjność, dobrobyt i bezpieczeństwo

1.3. Cel(e)

1.3.1. Cel(e) ogólny(-e)

Celem niniejszego wniosku jest zapewnienie, aby EU ETS nadal przyczyniał się – w sposób jak najbardziej racjonalny pod względem kosztów, efektywny ekonomicznie i bezpieczny – do osiągnięcia ogólnego celu, jakim jest neutralność pod względem emisji dwutlenku węgla w całej gospodarce do 2050 r., oraz celu na 2040 r., biorąc pod uwagę szersze ramy polityki i konieczność włączenia się wszystkich sektorów w działania UE na rzecz klimatu, przy jednoczesnym rozwijaniu naszej gospodarki i zachowaniu jej konkurencyjności.

1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e)

- Cel 1.1 Zachęcanie do dalszej redukcji emisji: zapewnienie, aby EU ETS przyczyniał się w sposób racjonalny pod względem kosztów do działań w całej gospodarce (w tym w transporcie) na rzecz osiągnięcia redukcji emisji w UE zgodnie z zasadą neutralności klimatycznej oraz aby w sposób racjonalny pod względem kosztów przyczyniał się do wniesienia przez UE sprawiedliwego wkładu w redukcję emisji w całej gospodarce. W odniesieniu do celu O1.1 określono następujące cele szczegółowe:

o cel szczegółowy 1.1.1 Umożliwienie inwestycji w technologie dekarbonizacji (zarówno innowacyjne, jak i gotowe do zwiększenia skali/wdrożenia), które obecnie nie mają uzasadnienia biznesowego (tj. większość technologii niezbędnych do rozwiązania problemu emisji w sektorach energochłonnych, a w szczególności inwestycji w dojrzałe technologie dekarbonizacji w państwach członkowskich o wysokich emisjach i niskich dochodach);

o cel szczegółowy 1.1.2 Zapewnienie stosowania pełnego sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla do źródeł emisji, które obecnie nie są objęte zakresem EU ETS, ale dobrze nadawałyby się do objęcia tym systemem, oraz do sektorów, w których sygnał jest obecnie tłumiony;

o cel szczegółowy 1.1.3 Zmniejszenie ryzyka ucieczki emisji.

- Cel 1.2 Osiągnięcie wstępnie ustalonego celu redukcji emisji przewidzianego w pakiecie polityki na 2040 r. przy zastosowaniu rozliczenia emisji netto: zbadanie, czy można zwiększyć emisje brutto w ramach EU ETS bez uszczerbku dla wkładu sektorów w redukcję emisji netto w całej gospodarce zgodnie z zasadą neutralności klimatycznej, w tym zbadanie, czy działania na rzecz redukcji emisji można

uzupełnić pochłanianiem dwutlenku węgla. W odniesieniu do celu O1.2 określono następujące cele szczegółowe:

o cel szczegółowy 1.2.1 Rozważenie, w jaki sposób pochłanianie dwutlenku węgla można włączyć do EU ETS przy zapewnieniu wystarczających zabezpieczeń środowiskowych i jednoczesnym zachowaniu efektywności kosztowej w osiąganiu celów klimatycznych ETS/UE;

o cel szczegółowy 1.2.2 Dostosowanie pułapu EU ETS zgodnie z wcześniej ustalonym celem.

- Cel 1.3 Zapewnienie skutecznych działań UE w dziedzinie klimatu w odniesieniu do emisji z transportu.

Zapewnienie skutecznych działań UE w dziedzinie klimatu oznacza zapewnienie znaczącej opłaty emisyjnej w odniesieniu do sprawiedliwego udziału UE w emisjach z transportu międzynarodowego.

- W przypadku lotnictwa celem jest zapewnienie znaczącej opłaty emisyjnej w odniesieniu do sprawiedliwego udziału UE w emisjach z lotnictwa międzynarodowego, co może stanowić uzupełnienie mechanizmu CORSIA.

- W przypadku transportu morskiego celem jest zapewnienie spójności między wszelkimi środkami średnioterminowymi IMO a EU ETS, z jednoczesnym uwzględnieniem ewentualnego ryzyka znacznych podwójnych obciążeń, w przypadku gdy (i jeśli) płatności dokonuje się na podstawie przepisów IMO w odniesieniu do emisji już podlegających ustalaniu opłat za emisję gazów cieplarnianych w ramach EU ETS dla transportu morskiego, w sposób zapobiegający regresowi w zakresie ochrony środowiska.

W odniesieniu do celu O1.3 określono następujące cele szczegółowe:

o cel szczegółowy 1.3.1 Zapewnienie skutecznych działań w zakresie sprawiedliwego udziału UE w emisjach lotniczych;

o cel szczegółowy 1.3.2 Zachowanie skuteczności wdrażania rozszerzenia EU ETS na sektor morski.

- Cel 2.1 Zapewnienie skutecznego funkcjonowania rynku: oznacza to zapewnienie wystarczającej płynności na rynku pomimo jego kurczenia się, aby zapobiec utrudnieniom w obrocie i nadmiernej zmienności cen. W odniesieniu do celu O2.1 określono następujące cele szczegółowe:

o cel szczegółowy 2.1.1 Zwiększenie wielkości rynku;

o cel szczegółowy 2.1.2 Dostosowanie parametrów rezerwy stabilności rynkowej.

- Cel 2.2 Zapewnienie bezpiecznego i zgodnego z przepisami modelu operacyjnego na potrzeby udoskonalonego rejestru Unii, a w szczególności jego finansowania.

1.3.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Obecne przepisy dotyczące ETS zmieniono w 2023 r., aby osiągnąć redukcję emisji objętych EU ETS o 62 % do 2030 r. w porównaniu z 2005 r. Od czasu tej zmiany UE przyjęła prawnie wiążący cel redukcji emisji gazów cieplarnianych netto do 2040 r. o 90 % w porównaniu z 1990 r., aby utrzymać się na drodze do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.

Niniejsza inicjatywa określa wkład EU ETS w ramy na okres po 2030 r. Jej główne oczekiwane skutki są następujące:

- dostosowanie ambicji ETS do celu na 2040 r.;
- włączenie trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii do EU ETS za pośrednictwem instrumentu publicznego, stworzenie dodatkowej przestrzeni emisyjnej dla sektorów, z których emisje najtrudniej zredukować, oraz wspieranie zwiększenia skali przemysłu pochłaniania dwutlenku węgla;
- reforma rezerwy stabilności rynkowej, aby była lepiej przygotowana do radzenia sobie z sytuacjami niedoboru, co sprzyja utrzymaniu płynności rynku;
- przedłużenie przydziału bezpłatnych uprawnień i rekompensaty kosztów pośrednich poza okres obecnie przewidziany w przepisach, ze stopniowym uzależnianiem przydziału bezpłatnych uprawnień od przedłożenia planów neutralności klimatycznej i realizacji inwestycji;
- zwiększenie wsparcia finansowego na innowacje i inwestycje w dekarbonizację, w tym dla przemysłu, tak aby większa część dochodów z EU ETS była zwracana przedsiębiorstwom, w szczególności za pośrednictwem Banku Dekarbonizacji Przemysłu;
- kontynuacja Funduszu Innowacyjnego w celu wspierania innowacji niskoemisyjnych i zwiększenia konkurencyjności;
- zaostrzenie wymogów dotyczących dochodów z aukcji przekazywanych państwom członkowskim i zwiększenie widoczności;
- dalsze wspieranie modernizacji systemów energetycznych w państwach członkowskich o niższych dochodach. Wzmocnienie funduszu modernizacyjnego dzięki aktualizacji kryteriów kwalifikowalności i klucza podziału oraz dalszej redystrybucji 10 % wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji, zapewnienie skutecznego ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w odniesieniu do sprawiedliwego udziału UE w emisjach z transportu międzynarodowego przez odpowiednie stosowanie EU ETS do rozpoczynających się lotów, w tym unikanie podwójnego obciążenia dzięki mechanizmowi odliczania kosztów kompensacji CORSIA;
- ustanowienie specjalnego bezpośredniego wsparcia na rzecz upowszechniania produkowanych w UE zrównoważonych paliw lotniczych i żeglugowych, czystych technologii i wodoru;
- rozszerzenie zakresu ETS dla transportu morskiego na określone kategorie małych statków w celu przeciwdziałania ryzyku uchylania się od przepisów;
- uproszczenie środków monitorowania, raportowania i weryfikacji w sektorze morskim;
- wprowadzenie ukierunkowanych uproszczeń przynoszących korzyści przemysłowi i organom publicznym dzięki zmniejszeniu kosztów administracyjnych przestrzegania przepisów i usprawnieniu wdrażania systemu;
- ułatwienie ścieżki dekarbonizacji dla sektorów, z których emisje są trudne do zredukowania, przez włączenie spalania odpadów komunalnych do EU ETS i umieszczenie punktu wywiązania się z obowiązku w odniesieniu do CCU w momencie emisji w przypadku produktów oraz na poziomie przetwórcy lub dystrybutora w przypadku e-paliw;

– zabezpieczenie środków finansowych w celu ustanowienia udoskonalonego rejestru Unii, w którym będzie prowadzić się działania wdrożeniowe i który będzie bezpiecznie zarządzał instrumentami finansowymi.

1.3.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Wskaźnik nr 1: poziom redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE w ramach celu redukcji o 90 % na 2040 r. w porównaniu z 1990 r., przy wkładzie wynoszącym do pięciu punktów procentowych z wysokiej jakości międzynarodowych jednostek emisji, jak przewidziano w Europejskim prawie o klimacie.

Wskaźnik nr 2: poziom redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach objętych istniejącym unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (ETS) w 2040 r. oraz poziom trwałego pochłaniania dwutlenku węgla w Unii.

Poziomy redukcji emisji gazów cieplarnianych UE zgłasza się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1999 oraz innymi aktami prawa wtórnego związanymi z monitorowaniem i sprawozdawczością w ramach ETS.

Wskaźnik nr 3: ustanowienie udoskonalonego modelu operacyjnego dla rejestru Unii i zarządzanie nim.

1.4. **Wniosek/inicjatywa dotyczy:**

☐ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁷⁷

☒ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, a Komisja opracowuje stosowne środki wykonawcze.

Dalsze środki mające na celu opracowanie odpowiednich środków wykonawczych, po przyjęciu dyrektywy, będą obejmować przegląd i przyjęcie szeregu aktów prawa wtórnego. Będzie to dotyczyło w szczególności prawa wtórnego określającego szczegółowe przepisy dotyczące zmian zakresu EU ETS i funkcjonowania funduszy, w tym Banku Dekarbonizacji Przemysłu i mechanizmu stymulowania inwestycji w ramach ETS, Funduszu Innowacyjnego oraz funduszu modernizacyjnego.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej” należy rozumieć jako wartość wynikającą*

⁷⁷

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Zmiana klimatu stanowi problem o wymiarze transgranicznym, a działania na poziomie zarówno międzynarodowym, jak i unijnym mogą skutecznie uzupełniać i wzmacniać działania podejmowane na poziomie regionalnym, krajowym i lokalnym. Dostosowanie ETS do celu redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE do 2040 r. wpłynie na wiele sektorów w całej gospodarce UE, w związku z czym konieczne jest podjęcie skoordynowanych działań na szczeblu unijnym, ponieważ daje to znacznie większe szanse na przeprowadzenie niezbędnej transformacji, a zarazem silnie sprzyja zmianom racjonalnym pod względem kosztów i pozytywnej konwergencji społeczno-gospodarczej. Ponadto wiele elementów polityki ocenianych w ramach niniejszej inicjatywy ma istotny wymiar związany z rynkiem wewnętrznym, w szczególności warianty związane z ochroną przed ucieczką emisji oraz mechanizmami finansowania rozwiązań niskoemisyjnych. Działania UE mogą również inspirować i propagować rozwój innych środków rynkowych.

Jako rynek uprawnień do emisji dwutlenku węgla EU ETS sprawia, że redukcje emisji są w pierwszej kolejności dokonywane tam, gdzie można je osiągnąć w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, co dzięki skali systemu zwiększa jego efektywność. Wdrożenie podobnego środka na poziomie krajowym spowodowałoby powstanie mniejszych, rozdrobnionych rynków uprawnień do emisji dwutlenku węgla, co wiązałoby się z ryzykiem zakłócenia konkurencji i prawdopodobnie prowadziłoby do wyższych łącznych kosztów redukcji emisji. Ta sama zasada obowiązuje w przypadku rozszerzenia systemu ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych na nowe sektory.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Dyrektywa EU ETS jest obowiązującym instrumentem polityki UE przyjętym w 2003 r. Komisja zdobyła cenne doświadczenie w okresie ponad 20 lat funkcjonowania systemu EU ETS.

Niniejszy wniosek opiera się na doświadczeniach zgromadzonych podczas poprzednich przeglądów EU ETS i inicjatyw, w tym ostatniego przeglądu zakończonego w 2023 r., przyjęcia prawnie wiążącego celu klimatycznego na 2040 r., Kompasów konkurencyjności dla UE, Paktu dla czystego przemysłu i AccelerateEU. Inicjatywa opiera się również na procesie, którego podstawę stanowią zintegrowane krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu oraz na ramach prawnych zawartych w rozporządzeniu w sprawie zarządzania unią energetyczną.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Szacunkowy wpływ na wydatki i personel w 2028 r. i w kolejnych latach podano w celach ilustracyjnych i nie przesądza on o kolejnych wieloletnich ramach finansowych. Źródło finansowania i zakres zaangażowania finansowego Unii po 2027 r. pozostają zależne od wyniku negocjacji międzyinstytucjonalnych w sprawie WRF na lata 2028–2034, a następnie będą określane w drodze corocznej procedury budżetowej. Wszystkie środki i przydziały kadrowe począwszy od 2028 r. są orientacyjne.

Niniejszy wniosek stanowi pierwszą część pakietu środków służących stworzeniu ram umożliwiających osiągnięcie nowego celu na 2040 r. w całej gospodarce. Celem niniejszego wniosku jest zapewnienie, aby EU ETS nadal przyczyniał się – w sposób

racjonalny pod względem kosztów i efektywny ekonomicznie – do osiągnięcia ogólnego celu, jakim jest neutralność pod względem emisji dwutlenku węgla w całej gospodarce do 2050 r., oraz celu na 2040 r., przy uwzględnieniu szerszych ram polityki i konieczności włączenia się wszystkich sektorów w działania UE na rzecz klimatu i przy jednoczesnym rozwijaniu naszej gospodarki i zachowaniu jej konkurencyjności.

W niniejszej ocenie skutków finansowych przedstawiono, w jaki sposób Komisja proponuje zaspokoić swoje potrzeby w zakresie zasobów dzięki połączeniu zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel i funduszy UE (ubiegając się o finansowanie z Europejskiego Funduszu Konkurencyjności w odniesieniu do elementów obecnie finansowanych z programu LIFE). Więcej informacji zawiera sekcja 3. W ocenie skutków finansowych uwzględniono wkład EU ETS w zasoby własne UE, zgodnie z wnioskiem Komisji dotyczącym kolejnych WRF, na podstawie którego 30 % dochodów z aukcji przynależnych państwom członkowskim przekazywano by w tym celu do budżetu Unii. Wniosek ogranicza dodatkowe koszty administracyjne dzięki zastosowaniu, w miarę możliwości, istniejących struktur wykorzystywanych na potrzeby dyrektywy.

1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków*

Wniosek obejmuje wprowadzenie szeregu zmian w zakresie emisji (i pochłaniania) objętych ETS, a także zmian w jego funkcjonowaniu.

Proponuje się w nim zaspokojenie potrzeb w zakresie zasobów dzięki połączeniu zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel i funduszy budżetowych UE (w szczególności Europejskiego Funduszu Konkurencyjności w odniesieniu do elementów obecnie objętych programem LIFE).

Zob. sekcja 3: szacunkowy wpływ finansowy wniosku.

1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego

☐ Ograniczony czas trwania

- ☐ Czas trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- ☐ Czas trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

✓ Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

✓ Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- ✓ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii
- ✓ przez agencje wykonawcze

☐ Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

✓ Zarządzanie pośrednie przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym
- ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (wyszczególnić)
- ✓ Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu i Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu
- ✓ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego
- ☐ organom prawa publicznego
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, w zakresie, w jakim są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe
- ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym
- ☐ podmiotom mającym siedzibę w państwie członkowskim, podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego lub prawu Unii i kwalifikującym się, zgodnie z przepisami sektorowymi, do powierzenia im wykonywania środków finansowych Unii lub gwarancji budżetowych, w zakresie, w jakim podmioty te są kontrolowane przez podmioty prawa publicznego lub podmioty podlegające prawu prywatnemu świadczące usługi użyteczności publicznej, a także posiadają odpowiednie gwarancje finansowe w formie odpowiedzialności solidarnej organów kontrolnych lub równoważne gwarancje finansowe, które mogą być ograniczone, w odniesieniu do każdego działania, do maksymalnej kwoty wsparcia Unii.

Uwagi

Zarządzanie uprawnieniami EU ETS odbywa się za pośrednictwem prawodawstwa, za które odpowiedzialne są służby Komisji.

Realizacją Funduszu Innowacyjnego zajmuje się głównie Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA). We wniosku przewidziano dodatkowe obowiązki CINEA w zakresie zarządzania Bankiem Dekarbonizacji Przemysłu, instrumentem zakupu jednostek pochłaniania dwutlenku węgla, a także obowiązki Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w zakresie wdrażania systemów MRW i ETS w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego.

Za funkcjonowanie funduszu modernizacyjnego odpowiedzialne są państwa członkowskie będące beneficjentami, które ściśle współpracują z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI), komitetem inwestycyjnym utworzonym na potrzeby funduszu oraz Komisją Europejską.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Komisja będzie kontynuować monitorowanie i ocenę funkcjonowania ETS w ramach swojego rocznego sprawozdania w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, jak przewidziano w art. 10 ust. 5 dyrektywy EU ETS.

Wkład w sprawozdanie w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla i ogólną ocenę postępów w stosowaniu dyrektywy EU ETS zapewniają sprawozdania państw członkowskich na mocy art. 21, w którym wymaga się od państw członkowskich przedkładania Komisji rocznego sprawozdania uwzględniającego w szczególności kwestie dotyczące przydziału uprawnień, funkcjonowania rejestru, monitorowania i raportowania oraz weryfikacji i akredytacji, a także kwestie dotyczące przestrzegania przepisów.

Zarówno sprawozdanie w sprawie rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla, jak i sprawozdania państw członkowskich obejmują również skutki obecnego przeglądu ETS i mają także zastosowanie do sektorów, na które rozszerzono handel uprawnieniami do emisji. Dane dotyczące MRW uzyskane w wyniku regulacji nowych sektorów będą dla Komisji kluczowym źródłem informacji umożliwiającym ocenę postępów w tych sektorach.

Ponadto Komisja regularnie przeprowadza badania różnych istotnych aspektów unijnej polityki klimatycznej.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. *Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli*

W stosownych przypadkach mechanizmy wykonania budżetu operacyjnego i warunki płatności będą inspirowane istniejącymi ustaleniami dotyczącymi Funduszu Innowacyjnego.

W ramach strategii kontroli stosowany będzie zestaw mechanizmów kontrolnych wynikających z rozporządzenia finansowego w odniesieniu do zarządzania bezpośredniego.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

EU ETS jest sztandarowym mechanizmem politycznym, którego celem jest osiągnięcie redukcji emisji w UE w około połowie gospodarki. Od 2013 r. zadaniem Komisji jest prowadzenie rejestru Unii – internetowej bazy danych zapewniającej prawidłowe księgowanie wszystkich transakcji dotyczących uprawnień – oraz wspólnej platformy aukcyjnej w celu sprzedaży na aukcji uprawnień państw członkowskich, jak również zapewnienie odpowiedniej infrastruktury wsparcia obu tych systemów. Rejestr Unii, w którym przechowywane są uprawnienia w ramach systemu EU ETS, jest zagrożony cyberatakami, które mogą skutkować kradzieżą lub zawłaszczeniem uprawnień, prowadząc do znacznych strat finansowych (do kilku miliardów euro), sporów prawnych oraz poważnych skutków dla reputacji oraz wiarygodności Komisji. Zagrożenie to ma charakter przekrojowy i obejmuje – obok DG CLIMA – DG DIGIT, HR-DS, BUDG i LS. Wdrożono środki mające zapobiegać takim atakom. Ryzyko finansowe będzie rosło wraz ze wzrostem

wartości rynku emisji. Przydział bezpłatnych uprawnień o bardzo wysokiej wartości całkowitej wymaga rygorystycznych przepisów dotyczących sposobu rozdziału uprawnień oraz zagwarantowania przestrzegania obowiązujących przepisów. Obejmuje to system zarządzania i kontroli na poziomie państw członkowskich i Komisji. Wreszcie rozszerzenie zakresu ETS zwiększy jego ogólny zasięg, a co za tym idzie wartość rynku i związane z nim ryzyko.

Od 2011 r. działa komitet sterujący wysokiego szczebla z udziałem odpowiedzialnej dyrekcji generalnej oraz powiązanych dyrekcji. W 2014 r. przeprowadzono pełną ocenę ryzyka, w której określono nowe informatyczne środki bezpieczeństwa podejmowane od 2015 r. W wyniku zaleceń przedstawionych przez IAS w sprawozdaniu z audytu dotyczącym rejestru Unii (bezpieczeństwo informatyczne) podjęto działania na rzecz dalszego zwiększenia bezpieczeństwa systemu rejestru, jak również wprowadzono środki dotyczące zarządzania, zapewniania jakości i testowania. Od 2014 r. podejmowane są dodatkowe działania zapobiegawcze.

W 2019 r. przeprowadzono nową ocenę ryzyka dotyczącą rejestru Unii. DG CLIMA przygotowała nowy plan bezpieczeństwa przedstawiający dwanaście środków bezpieczeństwa i wdrożyła je w ścisłej współpracy z DIGIT.

Od 2022 r. roczne oceny ryzyka skutkują rocznymi planami bezpieczeństwa, które dodatkowo zwiększają bezpieczeństwo rejestru Unii. Co roku wyniki potwierdzają jednak, że rejestr jest narażony na wysokie niedopuszczalne poziomy ryzyka, co skutkuje zastrzeżeniem w rocznym sprawozdaniu z działalności DG CLIMA.

Wdrażanie jest monitorowane na poziomie kadry kierowniczej najwyższego szczebla za pomocą regularnych posiedzeń komitetów sterujących z udziałem DG CLIMA i DIGIT.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Niniejsza inicjatywa nie pociąga za sobą nowych znaczących rodzajów kontroli/ryzyka, które nie byłyby już uwzględnione przez istniejące wewnętrzne ramy kontroli. Nie przewiduje się żadnych szczególnych środków wykraczających poza stosowanie rozporządzenia finansowego.

2.3. **Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom**

Ze względu na specyficzne dla systemu EU ETS ryzyko nadużyć finansowych DG CLIMA uzupełniła wytyczne Komisji dotyczące etyki i uczciwości zawodowej specjalnym „Kodeksem etyki i postępowania w odniesieniu do wykorzystywania informacji wewnętrznych, nadużyć finansowych i ujawniania informacji szczególnie chronionych”, specjalnymi szkoleniami i działaniami informacyjnymi. Opracowała również politykę klasyfikacji informacji szczególnie chronionych w ramach EU ETS oraz odnośne instrukcje postępowania w odniesieniu do 3 poziomów poufności. Trzy powiązane oznaczenia ETS zostały zatwierdzone przez DG HR-DS (jak podano w instrukcji bezpieczeństwa 1 w wersji 10). W 2019 r. DG HR-DS opublikowała instrukcję bezpieczeństwa C(2019) 1904 aktualizującą politykę dotyczącą szczególnie chronionych informacji jawnych. W celu dostosowania się do tej nowej polityki DG CLIMA opublikowała nowe instrukcje postępowania ze szczególnie chronionymi informacjami jawnymi DG CLIMA. Regularnie organizowane są szkolenia dla nowych pracowników.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

Szacunkowy wpływ na wydatki i personel w 2027 r. i w kolejnych latach podano w celach ilustracyjnych i nie przesądza on o kolejnych wieloletnich ramach finansowych. Źródło finansowania i zakres zaangażowania finansowego Unii po 2027 r. pozostają zależne od wyniku negocjacji międzyinstytucjonalnych w sprawie WRF na lata 2028–2034, a następnie będą określone w drodze corocznej procedury budżetowej. Wszystkie środki i przydziały kadrowe są orientacyjne.

Jeżeli chodzi o wzrost liczby pracowników, o ile w ramach procedury przydziałów kadrowych nie postanowiono inaczej, oczekuje się, że przesunięcia w ramach odpowiedzialnej dyirekcji generalnej zapewnią zasoby na nowe zadania.

W przypadku jakichkolwiek rozbieżności wniosek ustawodawczy dotyczący zmian w dyrektywie 2003/87/WE, decyzji (UE) 2015/1814, rozporządzeniu (UE) 2015/757 i rozporządzeniu (UE) 2023/1805 ma pierwszeństwo przed informacjami przedstawionymi w niniejszej sekcji.

Tematyczne podsumowanie wpływu finansowego

Przychody

Zasoby własne

Od 2013 r. do końca 2025 r. aukcje w ramach EU ETS przyniosły dochody w wysokości ponad 258 mld EUR, przy czym większość z nich przydzielano bezpośrednio państwom członkowskim, a pozostałą część rozdzielano za pośrednictwem funduszy na szczeblu UE.

Zgodnie z wnioskiem Komisji w sprawie kolejnych wieloletnich ram finansowych EU ETS po raz pierwszy wniesie wkład w zasoby własne UE⁷⁸, przy czym we wniosku przewidziano przekazanie do budżetu Unii 30 % dochodów państw członkowskich z aukcji.

Zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel

Oplaty: wkład powiązanego państwa trzeciego: po wstępnym zawarciu umowy w sprawie powiązania unijnego i brytyjskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji przewiduje się, że Zjednoczone Królestwo wniesie wkład w aspekty funkcjonowania EU ETS.

Sprzedaż uprawnień na aukcji: wniosek obejmuje zmiany dotyczące sprzedaży na aukcji uprawnień w ramach ETS oraz wykorzystania przychodów jako zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel na następujące działania:

- **finansowanie rejestru Unii:** wniosek zawiera przepis umożliwiający głównemu zarządcy (który jest odpowiedzialny za prowadzenie rejestru Unii) finansowanie funkcjonowania rejestru oraz instrumentu zakupu międzynarodowych jednostek emisji przewidzianego w art. 9b wniosku ustawodawczego;
- zakup certyfikowanych jednostek **trwałego pochłaniania dwutlenku węgla** ze względu na oczekiwaną różnicę kosztów między uprawnieniami w ramach ETS a tymi jednostkami;

⁷⁸

COM(2025) 574 final. Wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie systemu zasobów własnych Unii Europejskiej oraz uchylającej decyzję (UE, Euratom) 2020/2053.

- finansowanie działalności **Banku Dekarbonizacji Przemysłu, Funduszu Innowacyjnego i funduszu modernizacyjnego**⁷⁹, w tym mechanizmu stymulowania inwestycji;
- finansowanie działań mających na celu ułatwienie ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w sektorach **lotnictwa i sektorze morskim** w państwach trzecich.

Oprócz zasobów, o których mowa powyżej, wniosek będzie nadal generował dochody z aukcji do wykorzystania przez państwa członkowskie, a niektóre uprawnienia będą nadal przydzielane instalacjom bezpłatnie w celu zmniejszenia ryzyka ucieczki emisji.

Więcej szczegółowych informacji na temat dochodów można znaleźć w sekcji 3.3 niniejszej oceny.

Potrzeby w zakresie zasobów

Potrzeby w zakresie zasobów związane z wdrożeniem niniejszego wniosku podsumowano tematycznie poniżej. Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w tabelach w sekcjach 3.1 i 3.2 niniejszej oceny.

Komisja przewiduje wykorzystanie agencji wykonawczych w celu wdrożenia niniejszego wniosku. Elementy, w przypadku których to przewidziano, są oznaczone jako p.m. (*pro memoria*) w tabelach w sekcji 3.1, zgodnie z zasadami budżetowymi Komisji.

• Rejestr unijny

- o Działalność w zakresie zarządzania rejestrem obecnie finansuje się z budżetu UE. Niniejszy wniosek ma na celu pozyskanie zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel, aby sfinansować działanie, które jest niezbędne do funkcjonowania EU ETS, w szczególności w kontekście rosnącej liczby użytkowników i zwiększonego zakresu EU ETS, rosnącej wartości uprawnień przechowywanych w rejestrze Unii oraz rosnących zagrożeń bezpieczeństwa. Należy się spodziewać, że udoskonalony model operacyjny rejestru Unii będzie wymagał 100 EPC (łącznie z niektórymi zadaniami obecnie finansowanymi z budżetu UE).
- o Przyszłe akty delegowane będą szczegółowo określać warunki, zasady i procedury dotyczące wykorzystania zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel, które uzyskano w wyniku sprzedaży na aukcji uprawnień przeznaczonych na finansowanie rejestru Unii.

• Trwale pochłanianie dwutlenku węgla

- o Przygotowanie i wdrożenie procesu zakupu jednostek pochłaniania dwutlenku węgla, ocena ewentualnego rozszerzenia na nowe rodzaje pochłaniania, włączenie pochłaniania dwutlenku węgla do odpowiednich systemów, w tym wspólnej platformy aukcyjnej, rejestru Unii i rejestru ram certyfikacji pochłaniania dwutlenku węgla. Procesy administracyjne mogą opierać się na doświadczeniach z Funduszu Innowacyjnego, ale ich zakres będzie mniejszy ze względu na bardziej ograniczoną liczbę technologii.
- o Przygotowanie komunikatu z 2034 r. w sprawie postępów w zakresie zakupu jednostek pochłaniania w Unii.

⁷⁹

Proponuje się kontynuację funduszu modernizacyjnego jako programu pozabudżetowego.

- **Bank Dekarbonizacji Przemysłu (zarówno etap pierwszy – mechanizm stymulowania inwestycji, 2027–2030, jak i etap drugi – IDB, 2031–2040)**

- o Ustanowienie Banku Dekarbonizacji Przemysłu i realizacja jego działań określonych w niniejszym wniosku. Należy się spodziewać, że potrzeby w zakresie wydatków operacyjnych i administracyjnych będą porównywalne z potrzebami istniejącego Funduszu Innowacyjnego, ale większe ze względu na wielkość funduszu, nawet po uwzględnieniu potencjału synergii z istniejącymi działaniami.

- **Fundusz Innowacyjny**

- o Rozszerzenie Funduszu Innowacyjnego i wdrożenie usprawnień zawartych w niniejszym wniosku.

- **Fundusz modernizacyjny**

- o Rozszerzenie funduszu modernizacyjnego oraz wdrożenie usprawnień i uproszczeń zawartych w niniejszym wniosku (zmiana kryteriów kwalifikowalności i klucza podziału, rozszerzenie kwalifikowalnych obszarów inwestycji).

- **Lotnictwo**

- o Wdrożenie zmian dotyczących zakresu i uwzględniania lotnictwa określonych w niniejszym wniosku (zwiększone uwzględnienie odrzutowców służbowych, wsparcie na rzecz upowszechniania zrównoważonego paliwa lotniczego, elektryfikacja i ograniczenie ogólnych skutków klimatycznych, wsparcie na rzecz ustalania opłat za emisje gazów cieplarnianych z lotnictwa w państwach trzecich).

- **Transport morski**

- o Wdrożenie zmian dotyczących zakresu i uwzględniania transportu morskiego określonych w niniejszym wniosku (elementy uproszczenia i udoskonalenia MRW, rozszerzony zakres, rozszerzone monitorowanie ryzyka uchylania się od przepisów, dostosowania IMO, środki mające na celu zwiększenie wykorzystania zrównoważonego napędu morskiego (SMAP), wsparcie na rzecz ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych z transportu morskiego w państwach trzecich).

- **Instalacje stacjonarne: zmniejszenie ryzyka ucieczki emisji gazów cieplarnianych**

- o Wdrożenie środków na okres po 2030 r. w celu przeciwdziałania ryzyku ucieczki emisji (ustanowienie nowych wartości wskaźników, potencjalne uwzględnienie wskaźników w powiązanych systemach, wdrożenie przepisów, procesów, nadzoru i budowania zdolności na potrzeby warunkowego przydziału bezpłatnych uprawnień).

- **Instalacje stacjonarne: monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji**

- o Wdrożenie środków na okres po 2030 r. w celu dalszego rozwoju ram prawnych dotyczących monitorowania i raportowania emisji w odniesieniu do zasad wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla (CCU), zasad rozliczania transgranicznego wychwytywania i składowania dwutlenku węgla oraz zasad dotyczących emisji ze składowisk odpadów. Podobne dostosowania potrzebne są w odniesieniu do ram weryfikacji raportów na temat wielkości emisji i akredytacji weryfikatorów.

- **Instalacje stacjonarne: odpady i CCU**

- o Wdrożenie proponowanego włączenia spalania odpadów do EU ETS, ocena włączenia składowania odpadów (do przeglądu w 2034 r.).
- o Wdrożenie proponowanego włączenia nietrwałego CCU, opracowanie prawa wtórnego i ram monitorowania.
- **Powiązanie z systemami handlu uprawnieniami do emisji państw trzecich**
 - o Wdrożenie dostosowań do EU ETS w wyniku umów w sprawie powiązania z państwem trzecim (w tym ze Zjednoczonym Królestwem).
- **Rozwój jednolitego rynku CO₂ (rynek CCS)**
 - o Opracowanie przepisów, zabezpieczeń i systemów wdrażania niezbędnych do umożliwienia zwolnienia z ETS wychwyconego, transportowanego i trwale składowanego CO₂, w tym w państwach trzecich z powiązaniem ETS, zgodnie z propozycją zawartą w tekście prawnym.

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wnioszek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn. ⁸⁰	państw EFTA ⁸¹	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów ⁸²	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
2	[XX.YY.YY.YY] Program będący następcą prawnym programu LIFE	Zróżn.	TAK	TAK	NIE	TAK
4	[XX.YY.YY.YY] Dotacja EMSA	Zróżn.	TAK	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] Fundusz Innowacyjny – wydatki na wsparcie	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] – Fundusz Innowacyjny – dotacja – agencja wykonawcza	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] – Fundusz Innowacyjny – wydatki operacyjne	Zróżn.	NIE	NIE	NIE	TAK
4	[XX.YY.YY.YY] Dotacja EMSA	Zróżn.	TAK	NIE	NIE	TAK
4	20 01 02 01 – Centrala i biura przedstawicielstw Komisji	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
4	20 02 01 01 – Personel kontraktowy	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
4	20 02 06 01 – Podróże służbowe i koszty reprezentacyjne	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
4	20 02 06 02 – Koszty konferencji i spotkań	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnic	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład
-------------------	-----------------	----------------	-------

⁸⁰ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

⁸¹ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

⁸² Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

h ram finansowyc h	Numer	Zrózn. / niezrózn. ⁸³	państw EFTA ⁸⁴	krajów kandydując ych i potencjaln ych kandydató w ⁸⁵	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
2	[XX.YY.YY.YY] – Włączenie pochłaniania dwutlenku węgla – wydatki na wsparcie	Niezrózn.	NIE	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] – Włączenie pochłaniania dwutlenku węgla – dotacja – agencja wykonawcza	Niezrózn.	NIE	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] Włączenie pochłaniania dwutlenku węgla – wydatki operacyjne	Zrózn.	NIE	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] – IDB – wydatki na wsparcie	Niezrózn.	NIE	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] – IBD – dotacja – agencja wykonawcza	Niezrózn.	NIE	NIE	NIE	TAK
2	[XX.YY.YY.YY] IBD – wydatki operacyjne	Zrózn.	NIE	NIE	NIE	TAK
4	[XX.YY.YY.YY] Finansowanie rejestru Unii – wydatki na wsparcie	Niezrózn.	NIE	NIE	TAK	TAK
4	[XX.YY.YY.YY] Finansowanie rejestru Unii – wydatki operacyjne	Zrózn.	NIE	NIE	TAK	TAK

⁸³ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

⁸⁴ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

⁸⁵ Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej

3.2.1.1. Środki z uchwalonego budżetu

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	2	
---	---	--

Dyrekcja Generalna: CLIMA			Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2028–2034	
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034		
Środki operacyjne											
[XX.YY.YY.YY] Program będący następcą prawnym programu LIFE	Środki na zobowiązania	(1a)	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400	
	Środki płatności	(2a)		3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600	
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)								0	
	Środki płatności	(2b)								0	
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy ⁸⁶											
Linia budżetowa		(3)								0	
OGÓŁEM środki dla DG CLIMA	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400	
	Środki płatności	=2a+2b+3	0,000	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600	

⁸⁶ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

			Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2028– 2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400
	Środki na płatności	(5)	0,000	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 2 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400
	Środki na płatności	=5+6	0,000	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	4	„Wydatki administracyjne” ⁸⁷
---	----------	---

Dyrekcja Generalna: CLIMA	Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM WRF 2028–2034
• Zasoby ludzkie	3,451	4,243	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	28,069
• Pozostałe wydatki administracyjne	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	1,400

⁸⁷

Niezbędne środki należy określić na podstawie danych dotyczących średnich rocznych kosztów, dostępnych na odpowiedniej stronie internetowej BUDGpedia.

OGÓŁEM DG CLIMA		3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
------------------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 4 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	3,615	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM WRF 2028– 2034
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 4	Środki na zobowiązania	7,551	7,343	7,843	6,833	9,433	6,833	6,033	51,869
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	3,651	8,343	7,343	7,633	6,833	9,433	6,833	50,069

3.2.1.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	2	Fundusze ETS
---	---	--------------

Dyrekcja Generalna: <CLIMA – fundusze >				Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2028–2034	
				2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034		
Środki operacyjne												
Linia budżetowa – Fundusz Innowacyjny – wydatki operacyjne				Środki na zobowiązania	(1a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

	Środki na płatności	(2a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Linia budżetowa – IBD – wydatki operacyjne	Środki na zobowiązania	(1b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Środki na płatności	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Linia budżetowa – pochłanianie dwutlenku węgla – wydatki operacyjne	Środki na zobowiązania	(1c)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Środki na płatności	(2c)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Linia budżetowa – dotacja EMSA	Środki na zobowiązania	(1d)	4,028	4,028	4,028	3,698	3,698	3,698	3,698	3,698	26,877
	Środki na płatności	(2d)	4,028	4,028	4,028	3,698	3,698	3,698	3,698	3,698	26,877
Linia budżetowa – Fundusz Innowacyjny – wsparcie + dotacja – agencja wykonawcza		(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Linia budżetowa – IBD – wsparcie + dotacja – agencja wykonawcza		(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Linia budżetowa – pochłanianie dwutlenku węgla – wsparcie + dotacja – agencja wykonawcza		(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OGÓŁEM środki dla DG CLIMA	Środki na zobowiązania	=1+3	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Środki na płatności	=2+3	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

				Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2028– 2034
				2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
OGÓŁEM operacyjne	środki	Środki na zobowiązania	(4)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
		Środki na płatności	(5)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 2 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Środki na płatności	=5+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

Dział wieloletnich ram finansowych	2	Finansowanie rejestru
------------------------------------	---	-----------------------

Dyrekcja Generalna: <CLIMA – rejestr>			Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2028–2034
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Środki operacyjne										
Linia budżetowa [XX.YY.YY.YY] Rejestr – wydatki operacyjne	Środki na zobowiązania	(1a)	2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	14,275	90,266
	Środki płatności	(2a)		2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	75,541
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)								0
	Środki płatności	(2b)								0
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy ⁸⁸										
Linia budżetowa		(3)	6,604	14,178	23,491	23,491	23,491	23,491	23,491	138,239

⁸⁸ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej <CLIMA – rejestr>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	9,209	25,303	41,128	37,766	37,766	37,766	37,766	228,505
	Środki płatności	=2a+2b+3	6,604	16,782	34,617	41,128	37,766	37,766	37,766	213,780

			Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM WRF 2028– 2034
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	14,275	88,466
	Środki na płatności	(5)		2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	74,191
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy			6,604	14,178	23,491	23,491	23,491	23,491	23,491	138,239
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 2 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	9,209	25,303	41,128	37,766	37,766	37,766	37,766	226,705
	Środki na płatności	=5+6	6,604	16,782	34,617	41,128	37,766	37,766	37,766	212,430

			Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM WRF 2028–2034
• OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Środki na płatności	(5)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy			p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

(wszystkie działy operacyjne)										
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 3 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	Środki na płatności	=5+6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

Dział wieloletnich ram finansowych	4	„Wydatki administracyjne” – dotacja EMSA
---	---	--

Dyrekcja Generalna: CLIMA		Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM WRF 2028–2034
• Zasoby ludzkie		0	0	0	0	0	0	0	0
• Dotacja EMSA		4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907
• Pozostałe wydatki administracyjne		0	0	0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM DG CLIMA	Środki	4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 4 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

	Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM WRF 2028–2034
--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------------------

OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 4	Środki na zobowiązania	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych (nie wypełniać w przypadku agencji zdecentralizowanych)

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty			Rok		Rok		Rok		Rok		Rok		Rok		Rok		OGÓŁEM 2028–2034	
↓			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034									
	PRODUKT																	
	Rodzaj	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1.1.2 – odpady																		
Pomoc techniczna w dostosowywaniu procesów i przepisów dotyczących MRW								0,500		0,500		0,500		0,500			0	2,000
Techniczne studium wykonalności i testy				0,500		0,500		0,500		0,500							0	2,000
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1.1.2 – CCU																		
Badanie uzupełniające dotyczące przeglądu prawa wtórnego			1	0,500													1	0,500
Badanie uzupełniające w celu oceny wdrożenia															1	0,500	1	0,500
Cel szczegółowy nr 1.1.2 – suma cząstkowa			1	1,000	0	0,500	0	1,000	0	1,000	0	0,500	0	0,500	1	0,500	2	5,000
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1.1.3 – ucieczka emisji																		
Sektorowe wskaźniki rezerwowe, pomoc techniczna na rzecz rozwoju				0,500		0,500		0,500									0	1,500

Przydział bezpłatnych uprawnień: kontynuacja procesów krajowych środków wykonawczych i przydziału bezpłatnych uprawnień po 2030 r.		0,500		0,500		0,500											0	1,500
Przydział bezpłatnych uprawnień: opracowanie i wdrożenie zasad warunkowości		0,500		0,500		0,500											0	1,500
Przydział bezpłatnych uprawnień: szkolenia i budowanie zdolności właściwych organów krajowych								0,500		0,500		0,500					0	1,500
Przydział bezpłatnych uprawnień: wzmocniony nadzór, informowanie państw członkowskich i kontrole administracyjne								0,500		0,500		0,500					0	1,500
Cel szczegółowy nr 1.1.3 – suma cząstkowa	0	1,500	0	1,500	0	1,500	0	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0,000	0	0,000	0	7,500
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1.2.1 – włączenie pochłaniania dwutlenku węgla																		
Badanie dotyczące przeglądu w 2034 r.										1	0,500						1	0,500
Badanie dotyczące rozszerzenia na nowe rodzaje pochłaniania										1	0,500						1	0,500
Badanie dotyczące programu zakupów										1	0,500						1	0,500
Ogłoszenie zaproszeń do zakupu pochłaniania														1	0,200		1	0,200
Realizacja programu zakupów											0,500		0,200		0,200		0	0,900
Przygotowanie aukcji (wspólna platforma aukcyjna)											0,200		0,100		0,100		0	0,400
Zmiany w rejestrze (wewnętrzne oznaczenie uprawnień)											0,200		0,100		0,100		0	0,400
Rejestr CRCF:											0,200		0,100		0,100		0	0,400

anulowanie jednostek emisji																		
Cel szczegółowy nr 1.2.1 – suma częściowa			0	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0,000	3	2,600	0	0,500	1	0,700	4	3,800
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1.3.1 – lotnictwo																		
Aktualizacja formularza sprawozdawczego, aby odzwierciedlić: większy zasięg geograficzny				0,100		0,100		0,100									0	0,300
Aktualizacja narzędzia Eurocontrol dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji (odrzutowce służbowe)				0,100		0,100		0,100									0	0,300
Aktualizacja formularza sprawozdawczego, aby odzwierciedlić: wsparcie SAF				0,100		0,100		0,100									0	0,300
Wspieranie ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w państwach trzecich				0,500		0,500		0,500		0,500		0,500		0,500		0,500	0	3,500
Cel szczegółowy nr 1.3.1 – suma częściowa			0	0,8	0	0,8	0	0,8	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	4,400
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1.3.2 – transport morski																		
Ryzyko uchylania się od przepisów (badanie, dostosowania informatyczne, monitorowanie w czasie rzeczywistym)				0,100		0,100		0,100		0,100		0,100		0,100		0,100	0	0,700
Badanie mające na				0,500													0	0,500

celu ocenę przyszłego mechanizmu IMO																	
Cel szczegółowy nr 1.3.2 – suma cząstkowa	0	0,600	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	0,100	0	0,100	1,200
OGÓŁEM	1	3,900	0,000	2,900	0,000	3,400	0	2,600	3,000	4,700	0,000	2,600	2	1,800	7	22,400	

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej

3.2.3.1. Środki z uchwalonego budżetu

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM 2028–2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
DZIAŁ 4								
Zasoby ludzkie	3,451	4,243	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	28,069
Pozostałe wydatki administracyjne	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	1,400
Suma cząstkowa DZIAŁ 4	3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
Poza DZIAŁEM 4								
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM	3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469

3.2.3.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM 2028–2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
DZIAŁ 4								
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma częścikowa DZIAŁ 4	4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	26,907
Poza DZIAŁEM 4								
Zasoby ludzkie	6,357	1,060	23,051	27,292	27,557	27,557	27,557	153,866
Inne wydatki o charakterze administracyjnym (dotacja – agencja wykonawcza)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,248	0,743	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	8,490
Suma częścikowa poza DZIAŁEM 4	6,604	13,528	22,352	26,356	26,626	26,626	26,626	148,719
OGÓŁEM	6,604	13,528	22,352	26,356	26,626	26,626	26,626	148,719

3.2.3.3. Ogółem środki

OGÓŁEM ZATWIERDZONE ŚRODKI + ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL			Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM 2028–2034
			DZIAŁ 4							
Zasoby ludzkie			3,451	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	4,033	28,069
Pozostałe wydatki administracyjne			0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	1,400
Suma częściowa DZIAŁ 4			3,651	4,443	4,443	4,233	4,233	4,233	4,233	29,469
Poza DZIAŁEM 4										
Zasoby ludzkie			6,357	14,495	23,051	27,292	27,557	27,557	27,557	153,866
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym			0,248	0,743	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	8,490
Suma częściowa poza DZIAŁEM 4			6,604	1,060	24,551	28,792	29,057	29,057	29,057	162,356
OGÓŁEM			10,255	17,971	26,795	30,589	30,589	30,589	30,589	178,188

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte ze środków dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej

3.2.4.1. Finansowane z uchwalonego budżetu

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy (EPC)

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	14	17	17	17	17	17	17
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0	0	0	0
(Pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
(Bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)	0	0	0	0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w EPC)							

20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		7	9	9	7	7	7	7
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm.	• w centrali	0	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	• w delegaturach UE	0	0	0	0	0	0	0
(CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
(CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 4		0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 4		0	0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM		21	26	26	24	24	24	24

3.2.4.2. Finansowane z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

ZEWĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL		Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)								
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)		0	0	0	0	0	0	0
20 01 02 03 (w delegaturach UE)		0	0	0	0	0	0	0
(Pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
(Bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (rejestr)		24	48	80	80	80	80	80
• Personel zewnętrzny (w EPC)								
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm.	• w centrali	0	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	• w delegaturach UE	0	0	0	0	0	0	0
(CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
(CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 4		0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 4		4	22	28	60	62	62	62
OGÓŁEM		28	70	108	140	142	142	142

3.2.4.3. Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem

OGÓŁEM ZATWIERDZONE ŚRODKI + ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	14	17	17	17	17	17	17
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0	0	0	0
(Pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
(Bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)	24	48	80	80	80	80	80
• Personel zewnętrzny (w EPC)							
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)	7	9	9	9	9	9	9
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)	0	0	0	0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	• w centrali	0	0	0	0	0	0
	• w delegaturach UE	0	0	0	0	0	0
(CA, SNE – pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
(CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 4	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 4	4	22	28	60	62	62	62
OGÓŁEM	49	96	134	164	166	166	166

Personel niezbędny do wdrożenia wniosku (w EPC):

	Personel już pracujący w służbach Komisji	Personel dodatkowy*		
		Finansowany z działu 4 lub ze środków „Badania naukowe”	Finansowany z linii BA	Finansowany z opłat
Stanowiska w planie zatrudnienia		17	Nie dotyczy	80
Personel zewnętrzny (CA,		9		62

SNE, INT)				
-----------	--	--	--	--

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Potrzeby kadrowe odzwierciedlają dodatkowe zadania niezbędne do wdrożenia zmienionego, rozszerzonego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) przedstawionego w niniejszym wniosku. Obejmują one stałe zarządzanie rejestrem Unii i jego rozwój, a także wdrażanie środków związanych z transportem morskim, zarządzanie środkami zapobiegania ucieczce emisji, powiązanie z systemami handlu uprawnieniami do emisji państw trzecich, rozszerzenie EU ETS na odpady oraz nietrwałe wychwytywanie i utylizację dwutlenku węgla (CCU), a także jednolity rynek wychwyconego CO ₂ .
Personel zewnętrzny	Potrzeby kadrowe odzwierciedlają potrzebę kontynuowania działalności Funduszu Innowacyjnego oraz utworzenia i wdrożenia Banku Dekarbonizacji Przemysłu i zakupu jednostek trwałego pochłaniania dwutlenku węgla, a także realizacji zadań administracyjnych związanych z rejestrem Unii.

3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi

Zasoby, o które wnioskuję się w niniejszym wniosku, obejmują działania wykorzystujące istniejące systemy informatyczne. Potrzeba dodatkowych inwestycji informatycznych zostanie ponownie rozważona w przyszłych wnioskach, w szczególności w przyszłych aktach delegowanych dotyczących funkcjonowania rejestru Unii, powiązania informatycznego z rejestrem ETS Zjednoczonego Królestwa oraz udoskonalonego modelu funkcjonowania rejestru.

OGÓŁEM środki na IT i technologie cyfrowe	Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM WRF 2028–2034
DZIAŁ 4								
Wydatki na IT (ponoszone przez organizację)	0	0	0	0	0	0	0	0
Suma cząstkowa DZIAŁ 4	0	0	0	0	0	0	0	0
Poza DZIAŁEM 4								
Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych	0	0	0	0	0	0	0	0
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 4	0	0	0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM								
	0	0	0	0	0	0	0	0

3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- ✓ może zostać w pełni sfinansowany(-a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF)

Wydatki należy pokryć z połączenia środków WRF z Europejskiego Funduszu Konkurencyjności (następcy prawnego programu LIFE) i zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel.

- ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF
- ☐ wymaga rewizji WRF

3.2.7. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

Wniosek/inicjatywa:

- ☐ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- ☒ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich zgodnie z poniższymi szacunkami:

Umowa w sprawie powiązania unijnego i brytyjskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji przewiduje wkład Zjednoczonego Królestwa w niektóre aspekty funkcjonowania EU ETS.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
 - ☒ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☒ wpływ na zasoby własne
 - ☒ wpływ na dochody inne
 - ☐ Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków
- w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

3 istniejące linie budżetowe Funduszu Innowacyjnego

Nowe linie budżetowe dla IDB, które należy utworzyć (3)

Nowe linie budżetowe dla instrumentu na rzecz pochłaniania, które należy utworzyć (3)

Nowe linie budżetowe dla wsparcia ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych z lotnictwa w państwach trzecich

Nowe linie budżetowe dla wsparcia ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych z transportu morskiego w państwach trzecich

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

Wniosek przewiduje, że przychody ze sprzedaży uprawnień na aukcji należy udostępnić na:

- finansowanie funkcjonowania **rejestru Unii** i instrumentu na rzecz zakupu międzynarodowych jednostek emisji;

- zakup jednostek trwałego certyfikowanego **pochłaniania dwutlenku węgla**, biorąc pod uwagę oczekiwaną różnicę kosztów między pochłanianiem a uprawnieniami w ramach ETS oraz fakt, że wpływy z tej sprzedaży na aukcji będą liczone jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel;
- **fundusz modernizacyjny** – część pułapu będzie nadal przeznaczona na ten cel, dodatkowa część zostanie przydzielona państwom członkowskim będącym beneficjentami za pośrednictwem Banku Dekarbonizacji Przemysłu;
- **Fundusz Innowacyjny** z przychodów stanowiących zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel;
- **Bank Dekarbonizacji Przemysłu** z przychodów stanowiących zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel. Wszelkie dochody generowane przez działalność banku będą również stanowić zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel;
- ułatwienie ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych z **sektora lotnictwa i sektora morskiego** w państwach trzecich.

Ponadto wstępna umowa w sprawie powiązania unijnego i brytyjskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji przewiduje **wkład Zjednoczonego Królestwa** w niektóre aspekty funkcjonowania EU ETS.

4. WYMIAR CYFROWY

Nie dotyczy

4.1. Wymogi cyfrowe

Nie dotyczy

4.2. Dane

Nie dotyczy

4.3. Rozwiązania cyfrowe

Nie dotyczy

4.4. Ocena interoperacyjności

Nie dotyczy

4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie

Nie dotyczy