



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -
{SWD(2021) 602 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

In der **Mitteilung über den europäischen Grünen Deal**¹ wurde eine neue Wachstumsstrategie vorgestellt, mit der sich die EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft wandeln soll. Damit bekräftigt die Kommission ihr ehrgeiziges Ziel, Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. Darüber hinaus sollen die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Die Notwendigkeit und der Wert des europäischen Grünen Deals sind vor dem Hintergrund der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union noch gewachsen.

Der Klimawandel muss dringend bekämpft werden. Im Einklang mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen des Sonderberichts des Weltklimarats (IPCC) müssen die Netto-CO₂-Emissionen weltweit bis zum Jahr 2050 und alle anderen Treibhausgasemissionen so bald wie möglich im Laufe des Jahrhunderts netto auf Null gesenkt werden. Angesichts dieser dringenden Herausforderung muss die EU ihre Anstrengungen intensivieren und weltweit in Führung gehen, indem sie bis 2050 klimaneutral wird. Dieses Ziel wird in der Mitteilung **„Ein sauberer Planet für alle – Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“**² dargelegt.

Auf der Grundlage der Strategie des europäischen Grünen Deals und einer umfassenden Folgenabschätzung schlug die Kommission in ihrer Mitteilung vom September 2020 mit dem Titel **Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030**³ (im Folgenden „Klimazielpfad 2030“) vor, das Ambitionsniveau der EU anzuheben und einen umfassenden Plan vorzulegen, um die verbindliche Zielvorgabe Europäischen Union für 2030 für die Verringerung der Nettoemissionen in verantwortungsvoller Weise auf mindestens 55 % anzuheben. Die Anhebung der Ziele für 2030 trägt nun dazu bei, politischen Entscheidungsträgern und Investoren Sicherheit zu geben, damit die in den kommenden Jahren getroffenen Entscheidungen nicht zu Emissionsniveaus führen, die mit dem Ziel der EU, bis 2050 klimaneutral zu sein, unvereinbar sind. Das Ziel für 2030 steht im Einklang mit dem Ziel des Übereinkommens von Paris, die Erderwärmung deutlich unter 2 °C zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um sie auf unter 1,5 °C zu begrenzen.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 562 final.

Der Europäische Rat hat das neue verbindliche Ziel der EU für 2030 auf seiner Tagung im Dezember 2020 gebilligt⁴. Darüber hinaus forderte er die Kommission auf, „zu beurteilen, wie alle Wirtschaftszweige am besten zu dem Ziel für 2030 beitragen können, und die erforderlichen Vorschläge zusammen mit einer gründlichen Untersuchung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf Ebene der Mitgliedstaaten vorzulegen und dabei die nationalen Energie- und Klimapläne zu berücksichtigen und bestehende Flexibilitäten zu überprüfen“.

Zu diesem Zweck wird mit dem **Europäischen Klimagesetz**⁵, wie mit Parlament und Rat vereinbart, das Klimaneutralitätsziel der EU rechtsverbindlich gemacht und das Klimaziel für 2030 angehoben, indem eine Verringerung der Nettoemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 vorgegeben wird.

Um dem im europäischen Klimagesetz vorgeschlagenen Weg zu folgen und diese ehrgeizigeren Ziele für 2030 umzusetzen, hat die Kommission die derzeit geltenden Rechtsvorschriften in den Bereichen Klima und Energie überprüft und festgestellt, dass dadurch die Treibhausgasemissionen bis 2030 voraussichtlich lediglich um 40 % und bis 2050 um 60 % gesenkt werden. Dieses im Klimazielplan 2030 angekündigte „**Fit für 55**“-Legislativpaket ist der umfassendste Baustein bei den Bemühungen um die Umsetzung des ehrgeizigen neuen Klimaziels für 2030, und alle Wirtschaftssektoren und Politikbereiche müssen ihren Teil dazu beitragen.

Der Europäische Rat forderte die Kommission im Dezember 2020 auch dazu auf, Möglichkeiten zu prüfen, wie das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) gestärkt werden kann, bei gleichzeitiger Wahrung seiner Integrität und unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, Verteilungsprobleme und Energiearmut anzugehen. Der Europäische Rat bat die Kommission ferner, den Vorschlag von Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, die es energieintensiven Industriezweigen ermöglichen, innovative klimaneutrale Technologien zu entwickeln und einzusetzen und gleichzeitig ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Die geltenden EHS-Rechtsvorschriften wurden 2018 überarbeitet, um – in Übereinstimmung mit dem Ziel, die gesamtwirtschaftlichen Emissionen in der EU bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken, – bis 2030 eine Verringerung der EU-EHS-Emissionen um 43 % gegenüber dem Stand von 2005 zu erreichen. Eine von den Kommissionsdienststellen durchgeführte jüngere Analyse ergab jedoch, dass, wenn die Rechtsvorschriften nicht angepasst werden, die gegenwärtig unter das EU-EHS fallenden Sektoren ihre Emissionen bis 2030 lediglich um 51 % gegenüber 2005 verringern würden⁶.

⁴ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 10.–11. Dezember 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

⁵ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

⁶ Gemäß dem EU-Referenzszenario 2020 (REF), das als Ausgangsbasis für die Folgenabschätzung diente (siehe Abschnitt 5.1 der Folgenabschätzung).

Obwohl das bedeuten würde, dass der vorgenannte Beitrag von -43 % übertroffen würde, würde er dennoch nicht ausreichen, um das Gesamtziel einer Reduzierung um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 zu erreichen. Daher ist das übergeordnete Ziel dieser Initiative die Überarbeitung der EHS-Richtlinie nach Maßgabe des Klimaziels für 2030, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern, und einer schrittweisen und ausgewogenen Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 in kostenwirksamer und kohärenter Weise bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Notwendigkeit eines gerechten Übergangs und des Erfordernisses, dass alle Sektoren zu den Klimaschutzbemühungen der EU beitragen.

Wie in der Folgenabschätzung erläutert wurde, würde ein Beitrag der unter das EU-EHS fallenden Sektoren von -61 % im Vergleich zu 2005 dem Klimazielpfad 2030 am besten gerecht und dient als Vorgabe für den Beitrag des EU-EHS zum Gesamtziel einer Verringerung um mindestens 55 % gegenüber 1990. Um den Umweltbeitrag des EU-EHS zu erhöhen, muss vor allem die Gesamtmenge der im Rahmen des EU-EHS zugeteilten Zertifikate (die „Obergrenze“) angepasst werden. Eine geringere Menge an Zertifikaten auf dem Markt wirkt sich jedoch auf andere Säulen des EU-EHS und den CO₂-Preis aus. Dies betrifft Kerngrundsätze wie die Notwendigkeit von Marktstabilität, den Schutz vor der Gefahr einer Verlagerung von CO₂-Emissionen (Carbon Leakage), die sorgfältig ausgewogenen Verteilungseffekte zwischen den Mitgliedstaaten und die Verfügbarkeit von Mitteln für den erhöhten Bedarf an Investitionen in CO₂-arme Technologien.

Wenn das EU-EHS auf den Kurs zum Gesamtziel von mindestens 55 % weniger Emissionen im Vergleich zu 1990 gebracht wird, muss sich dieses ehrgeizigere Klimaziel gleichzeitig auch in dem Beitrag der derzeit nicht unter das EU-EHS fallenden Sektoren widerspiegeln. Laut der Folgenabschätzung zum Klimazielpfad 2030 würden die Emissionen in bestimmten Sektoren ohne zusätzliche Maßnahmen nicht in dem Maße zurückgehen, das erforderlich wäre, um wirtschaftsweit eine Reduzierung der Emissionen um 55 % zu erreichen. Tatsächlich sind die Emissionen im Seeverkehr heute höher als 1990, und ohne Maßnahmen werden diese Emissionen voraussichtlich noch weiter steigen. Sämtliche Pfade, die für den Klimazielpfad 2030 und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁷ geprüft wurden, sehen für den internationalen Seeverkehr eine Emissionsreduktion von 80-82 % bis 2050 im Vergleich zu 1990 vor (entspricht einer Emissionsreduktion von 88-89 % im Vergleich zu 2008)⁸, um die ehrgeizigeren Klimaziele zu erreichen. Deshalb hat die Europäische Kommission zugesagt, neben den innerhalb der IMO vereinbarten Maßnahmen das EU-EHS als Teil eines EU-Maßnahmenkatalogs auf den Seeverkehr auszuweiten, um dessen Emissionen zu senken. In diesem Zusammenhang begrüßt die Kommission die Fortschritte, die das Europäische Parlament und der Rat seit 2019 beim Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757⁹ zwecks angemessener Berücksichtigung des

⁷ Quelle: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

⁸ 2008 wurde als Basisjahr für die Emissionsreduktionsprognosen im Seeverkehr zugrunde gelegt, um Vergleichbarkeit mit den IMO-Zielen herzustellen, die alle auf 2008 Bezug nehmen.

⁹ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die

globalen Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen (COM(2019) 38 final) gemacht haben, und sie nimmt zur Kenntnis, dass die Vollversammlung des Europäischen Parlaments die Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr ab 2023 unterstützt. Die Emissionen aus dem Seeverkehr sollten in das bestehende Emissionshandelssystem einbezogen werden. Im Interesse eines reibungslosen Übergangs sollte eine Anlaufphase vorgesehen werden, in der Schifffahrtsunternehmen Zertifikate nur für einen Teil ihrer geprüften Emissionen abgeben müssten, wobei dieser Teil im Laufe von vier Jahren schrittweise auf 100 % ansteigen würde. Da durch die Ausweitung des bestehenden EU-EHS auf den Seeverkehr lediglich rund 90 Millionen Tonnen CO₂ hinzukämen, würde sich dies nur begrenzt auf die Verfügbarkeit von Zertifikaten für andere unter das EU-EHS fallende Sektoren auswirken.

Um der Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS Rechnung zu tragen, sollte die Verordnung (EU) 2015/757 geändert werden, insbesondere hinsichtlich der Meldung aggregierter Emissionsdaten auf Unternehmensebene und unter Berücksichtigung der Rolle der Verwaltungsbehörden in Bezug auf Schifffahrtsunternehmen. Diese Änderungen kommen zu den in COM(2019) 38 final vorgeschlagenen Änderungen hinzu.

Wie im Klimazielplan 2030 ausgeführt wurde, entfallen derzeit 36 % der direkten und indirekten energiebezogenen Treibhausgasemissionen in der EU auf den Gebäudesektor, der über ein großes kosteneffizientes Potenzial zur Emissionsreduktion verfügt. Über die Hälfte dieser Emissionen ist bereits durch das bestehende EU-EHS abgedeckt; dies gilt vor allem für die Stromversorgung von Gebäuden und den Großteil der Fernwärmeemissionen. Viele Häuser und Wohnungen werden jedoch immer noch mit veralteten Systemen geheizt, die umweltschädliche fossile Brennstoffe wie Kohle und Öl verwenden.

Auch der Straßenverkehrssektor verfügt über ein erhebliches kostenwirksames Reduktionspotenzial. Gegenwärtig entfällt ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in der EU auf den Straßenverkehr, und seine Emissionen sind seit 1990 um mehr als ein Viertel gestiegen. Wie bereits in der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal dargelegt, schlägt die Kommission vor, Emissionshandel auch für den Gebäudesektor und den Straßenverkehr einzuführen. Die Einbeziehung dieser Sektoren in den Emissionshandel würde – im Kontext anderer geeigneter Regulierungs- und Investitionsmaßnahmen für diese beiden Sektoren – für mehr und stärker harmonisierte wirtschaftliche Anreize sorgen, die Emissionen in diesen beiden Sektoren in der EU zu reduzieren, und somit die Gewissheit erhöhen, dass in diesen Sektoren Emissionsreduktionen erzielt werden.

Der Emissionshandel für den Gebäudesektor und den Straßenverkehr sollte über ein separates, aber verwandtes System erfolgen. So können jegliche Störungen des gut funktionierenden Emissionshandelssystems für ortsfeste Anlagen und den Luftverkehr vermieden werden, denn diese Sektoren haben ein anderes Reduktionspotenzial und für die Nachfrage sind andere Faktoren ausschlaggebend. Eine etwaige Zusammenführung der beiden Systeme sollte erst einige Jahre nach der Einführung des neuen Emissionshandels auf der Grundlage der

Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

gesammelten Erfahrungen geprüft werden. Die Ausweitung auf den Gebäudesektor und den Straßenverkehr erfordert einen Ansatz, der auf den regulierten Einrichtungen vorgelagerten Bereich ausgerichtet ist.

Marktstabilität ist eine Voraussetzung dafür, dass das EU-EHS korrekt funktioniert und die Zielvorgaben erreicht. Zur Gewährleistung der Marktstabilität wurde mit dem Beschluss (EU) 2015/1814¹⁰ die Marktstabilitätsreserve (MSR) geschaffen. Sie wird seit Januar 2019 eingesetzt. Die MSR soll überkommene Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage angehen und das EU-EHS widerstandsfähiger gegen größere Ungleichgewichte machen. Der Mechanismus muss für zuverlässige rechtliche Rahmenbedingungen und langfristige Planungssicherheit sorgen. Gemäß Artikel 3 des Beschlusses überprüft die Kommission binnen drei Jahren nach Beginn ihrer Anwendung, wie die Reserve funktioniert. Den Ergebnissen dieser Überprüfung ist zusammen mit den Auswirkungen der höher gesteckten Ziele des EU-EHS auf die Marktstabilität Rechnung zu tragen, damit mit diesem Vorschlag die erforderlichen Änderungen der Reserve zusammen mit den Änderungen des EU-EHS vorgeschlagen werden können.

Vor diesem Hintergrund hat dieser Vorschlag, als Teil des „Fit-für-55“-Pakets, die folgenden spezifischen Ziele:

- Stärkung des EU-EHS in seinem derzeitigen Anwendungsbereich, um angemessen zur Verwirklichung des übergeordneten Ziels der Verringerung der Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen;
- Gewährleistung eines kontinuierlichen wirksamen Schutzes für die Sektoren, die einem erheblichen Carbon Leakage-Risiko ausgesetzt sind, bei gleichzeitiger Schaffung von Anreizen für die Nutzung CO₂-armer Technologien;
- Steuerung der Verteilungseffekte und sozialen Folgen dieses Übergangs, indem sowohl die Verwendung von Einnahmen aus Versteigerungen als auch der Umfang und das Funktionieren der Finanzierungsmechanismen für CO₂-arme Technologien überprüft werden;
- Gewährleistung, dass die Sektoren, die gegenwärtig nicht unter das EU-EHS fallen, kostenwirksam zu den Emissionsreduktionen beitragen, die gemäß den EU-Zielvorgaben und den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris erzielt werden müssen, indem die Regeln des EU-EHS auch für Emissionen des Seeverkehrs sowie des Gebäudesektors und des Straßenverkehrs gelten, bei gleichzeitiger Gewährleistung von Synergien mit anderen Strategien für diese Sektoren;
- Überprüfung des Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystems für CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr, um der Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS Rechnung zu tragen;

¹⁰ Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Oktober 2015 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (ABl. L 264 vom 9.10.2015, S. 1).

- Überprüfung der Marktstabilitätsreserve gemäß der entsprechenden rechtlichen Verpflichtung sowie Prüfung möglicher Änderungen ihrer Ausgestaltung, um die rechtlichen Ziele des MSR-Beschlusses zu erfüllen und alle Fragen zu behandeln, die im Zusammenhang mit den ehrgeizigeren Zielen aufkommen könnten.
- **Kohärenz mit den bestehenden politischen Vorgaben in diesem Bereich**

Alle Wirtschaftssektoren sollten zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen. Das „Fit für 55“-Klima- und Energiepaket ist ein umfassender Schritt zur Überarbeitung des einschlägigen Unionsrechts, um es auf die Höhe der ehrgeizigeren Klimapolitik der EU zu bringen. Alle Initiativen in dem Paket sind eng miteinander verknüpft, und bei jeder einzelnen kommt es auf die Ausgestaltung der anderen an. Dieser Legislativvorschlag ergänzt die anderen Vorschläge des Pakets, und die Kohärenz mit ihnen ist gewahrt.

Nicht unter das EU-EHS fallende Sektoren sind durch die Lastenteilungsverordnung¹¹ (Effort Sharing Regulation, ESR) abgedeckt, die ein Gesamtziel für die EU-weite Treibhausgasemissionsreduktion sowie verbindliche jährliche Zielvorgaben für die einzelnen Mitgliedstaaten bis 2030 vorsieht. Die ESR deckt unter anderem die Emissionen aus dem Straßenverkehr und dem Gebäudesektor ab sowie die Emissionen aus der Binnenschifffahrt, die zusammengenommen rund 50 % der ESR-Emissionen ausmachen. Anders als beim EU-EHS unterliegen die von der ESR abgedeckten Sektoren keinem EU-weiten CO₂-Preissignal. Indem durch die Bepreisung von CO₂ die zusätzlichen wirtschaftlichen Anreize gegeben werden, die für Verwirklichung der kosteneffizienten Emissionsreduktionen im Gebäude- und im Straßenverkehrssektor erforderlich sind, würde das neue EHS die ESR mit ihrem jetzigen Anwendungsbereich ergänzen, die unverändert Anreize und die Rechenschaftspflicht für nationale Maßnahmen vorsieht. Wie wichtig Letzteres ist, wurde auch von vielen Interessenträgern hervorgehoben. Da die Zielvorgabe bis 2030 für den Emissionshandel für Gebäude und den Straßenverkehr mit den kosteneffizienten Beiträgen der erfassten Sektoren abgestimmt wurde, kommt es zu keiner Verzerrung der Beiträge der ESR-Sektoren, die nicht unter die EU-weite CO₂-Bepreisung fallen. Nationale Maßnahmen, mit denen andere als preisbedingte Hemmnisse angegangen werden oder die alternative Lösungen vorsehen, können zur Wirksamkeit der CO₂-Bepreisung beitragen.

Laut Erwägungsgrund 4 der Richtlinie (EU) 2018/410 sollten Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) oder der Union ab 2023 einsetzen; dies gilt auch für die Vorbereitungsarbeiten zur Annahme und Durchführung, um zu gewährleisten, dass der Sektor gebührend zu den zur Erreichung der Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris erforderlichen Anstrengungen beiträgt, sowie für die gebührende Berücksichtigung aller Akteure. Die Verringerung der Emissionen aus dem Seeverkehr ist auch Teil des Reduktionsziels der EU aus dem Übereinkommen von Paris.

¹¹ Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 26).

Bisher wurden weder auf globaler noch auf EU-Ebene angemessene Maßnahmen ergriffen, um die Emissionen aus dem Seeverkehr nach Maßgabe der ehrgeizigeren Klimaziele der EU zu verringern. Auf EU-Ebene werden die CO₂-Emissionen von Schiffen über 5000 BRZ mit Ausgangs- oder Zielhafen im EWR seit 2018 auf der Grundlage der MRV-Verordnung der EU¹² überwacht, gemeldet und geprüft. Auf der globalen Ebene gibt es einen Rechtsrahmen für die Energieeffizienz neuer Schiffe, und kürzlich wurden Energieeffizienzmaßnahmen für vorhandene Schiffe verabschiedet. Die IMO hat ferner eine erste Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen angenommen, die ein Reduktionsziel von mindestens 50 % bis 2050 im Vergleich zu 2008 vorsieht. Die Fortschritte der IMO in jüngerer Zeit sind zwar zu begrüßen, aber diese Maßnahmen reichen nicht aus, um den internationalen Seeverkehr im Einklang mit den internationalen Klimazielen zu dekarbonisieren.

Vor diesem Hintergrund hat die Europäische Kommission zugesagt, neben den innerhalb der IMO vereinbarten Maßnahmen einen Katalog von EU-Maßnahmen vorzuschlagen, um den Beitrag des Seeverkehrs zu den Klimaschutzbemühungen der EU zu erhöhen. Abgesehen von der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr umfasst dieser Maßnahmenkatalog die Initiative „FuelEU Maritime“ zur Förderung der Nachfrage nach und Nutzung von erneuerbaren alternativen Kraftstoffen im Verkehrssektor sowie einen Vorschlag zur Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie¹³ in Bezug auf die geltende Steuerbefreiung von Schiffskraftstoffen.

Zurzeit deckt das EU-EHS direkt oder indirekt etwa 30 % der Heizungsemissionen von Gebäuden ab, weil Fernwärme und für Heizzwecke verwendeter Strom vom System erfasst werden. Die Erfassung sämtlicher Emissionen aus fossilen Brennstoffen in diesem Sektor und ihre Einbeziehung in den EU-Emissionshandel würde erhebliche Vorteile für die Wirksamkeit der Emissionsreduktion bringen. Für den Straßenverkehr hätte der Emissionshandel den Vorteil, dass die Flottenemissionen in die Obergrenze einbezogen werden und gleichzeitig durch das Preissignal Anreize für Verhaltensänderungen mit dauerhaften Auswirkungen auf Mobilitätslösungen geschaffen werden. Allerdings bleiben die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen der wichtigste Faktor für die Sicherstellung eines Angebots an modernen und innovativen sauberen Fahrzeugen, einschließlich Elektroautos. Parallel zur Anwendung des Emissionshandels auf den Straßenverkehr schlägt die Kommission vor, die CO₂-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für 2030 zu verschärfen, im Interesse eines klaren Pfads in Richtung emissionsfreie Mobilität. Abgesehen von den bereits genannten möglichen Verwendungen von Versteigerungseinnahmen, darunter z. B. die Förderung der Umschulung und der Umstrukturierung des Arbeitsmarktes, könnte ein Teil der Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel in diesen Sektoren zur Abfederung der sozialen

¹² Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

¹³ Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51).

Folgen dieses neuen Emissionshandels eingesetzt und in Maßnahmen investiert werden, die auf die Beschleunigung der Gebäuderenovierungswelle und die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge sowie auf die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur wie z. B. strategisch platzierter intelligenter Tank- und Ladestationen für emissionsfreie Fahrzeuge abzielen. Unterstützungsmaßnahmen zur Förderung der Energieeffizienz in benachteiligten oder einkommensschwachen Haushalten könnten ebenfalls dazu beitragen, exzessive Verteilungseffekte zu vermeiden. Deshalb umfasst das Legislativpaket „Fit für 55“ einen Vorschlag der Kommission für einen Klima-Sozialfonds, aus dem Mittel zur Finanzierung der entsprechenden Pläne der Mitgliedstaaten bereitgestellt würden, um die sozialen Aspekte des Emissionshandels in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Haushalten, Kleinstunternehmen und Verkehrsnutzern liegt. Ein Teil der Versteigerungseinnahmen des neuen Systems soll zur Finanzierung der Pläne der Mitgliedstaaten verwendet werden.

Der Vorschlag sieht vor, dass die Zielvorgabe, die Emissionsobergrenze und der Entwicklungsverlauf für das neue EHS kohärent festgelegt werden, und zwar im Einklang mit den kosteneffizienten Emissionsreduktionen für Gebäude und Straßenverkehr, die auf einer Kombination von CO₂-Bepreisung und der Stärkung des bereits bestehenden Rechtsrahmens für diese Sektoren beruhen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der europäische Grüne Deal, sein Ziel der Klimaneutralität und der ökologische und digitale Wandel zählen zu den Kernprioritäten der Europäischen Union. Das „Fit für 55“-Paket, Next Generation EU und der Mehrjährige Finanzrahmen 2021-2027 werden dazu beitragen, den von Europa angestrebten ökologischen und digitalen Wandel zu vollziehen. Die Kombination dieser politischen Strategien und Initiativen dient der Bekämpfung der Wirtschaftskrise und der Beschleunigung des Wandels zu einer sauberen und nachhaltigen Wirtschaft, indem Klimaschutz und Wirtschaftswachstum miteinander verknüpft werden.

Wenn die Netto-THG-Emissionen der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 gesenkt werden sollen, muss nicht nur der klimapolitische, sondern auch der energiepolitische Rahmen geändert werden. Das „Fit-für-55“-Paket sieht eine umfassende Überprüfung der Klima- und Energierechtsvorschriften vor, damit dieses Ziel erreicht werden kann. Der Vorschlag zur Änderung des EHS ist Teil dieses umfangreichen Pakets kohärent gestalteter Politikvorschläge. Das EU-EHS ist ein zentrales Instrument, das der EU dabei helfen soll, das höher gesteckte Ziel für 2030 zu erreichen und einen gerechten Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 erfolgreich zu vollziehen. Daher ist diese Initiative mit vielen anderen Politikbereichen verknüpft, einschließlich der Außenpolitik der Union. So ist das EU-EHS z. B. als marktbasierendes EU-weites Instrument mit dem EU-Binnenmarkt vereinbar und stärkt ihn noch weiter.

Der gemäß der EU-EHS-Richtlinie aufgestockte und erweiterte Innovationsfonds ist eines der wichtigsten Instrumente der EU zur Förderung der Marktreife innovativer CO₂-armer Technologien und ergänzt andere Instrumente wie Horizont 2020 und Horizont Europa, deren Schwerpunkte auf vorgelagerten Forschungsphasen liegen. Aus dem gemäß der EU-EHS-

Richtlinie aufgestockten Modernisierungsfonds werden Investitionen in die Modernisierung des Stromsektors und der Energiesysteme im weiteren Sinne und in der Folge eine bessere Energieeffizienz gefördert sowie ein gerechter Übergang in kohleabhängigen Regionen in einkommensschwächeren Mitgliedstaaten erleichtert. Dies ergänzt andere Instrumente wie die Kohäsionspolitik und den Fonds für einen gerechten Übergang.

Die Kohärenz mit der Unionspolitik in anderen Bereichen ist auch durch den Sinnzusammenhang der Folgenabschätzungen zum EU-EHS und zu den anderen Vorschlägen des Klima-, Energie- und Verkehrsrahmens¹⁴ für 2030 – z. B. die Komplementarität der Ausweitung des Emissionshandels mit der Energieeffizienzrichtlinie¹⁵ – und zu anderen zum Maßnahmenkatalog gehörenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr gewährleistet. Alle Initiativen des „Fit-für-55“-Pakets beruhen auf derselben Ausgangsbasis und gleichen politischen Kernszenarios. Diese Szenarios tragen allen einschlägigen Maßnahmen und Strategien der EU Rechnung.

Zusätzliche Verwaltungskosten für die Ausweitung des EU-EHS auf den Straßenverkehr und den Gebäudesektor sollen begrenzt werden, indem nach Möglichkeit auf schon vorhandene Strukturen zurückgegriffen wird, die für die Energiebesteuerungsrichtlinie und für die in der Energieeffizienzrichtlinie vorgesehenen Energieeinsparverpflichtungen genutzt werden. Im Gegenzug könnten zusätzliche Energieeinsparungen durch das neue EHS mit seinem Potenzial für Energieeinsparungen gemäß Artikel 7 der Energieeffizienzrichtlinie erzielt werden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 192 AEUV. Gemäß Artikel 191 und Artikel 192 Absatz 1 AEUV trägt die Europäische Union zur Verfolgung unter anderem der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung, Schutz und Verbesserung der Qualität der Umwelt, Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels.

¹⁴

Dazu zählen die Lastenteilungsverordnung (ESR), die Verordnung zu Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF), die CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die Richtlinie für erneuerbare Energien II (RED II), die Energieeffizienzrichtlinie (EED) und, ab einem späteren Zeitpunkt, die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden. Weitere einschlägige Initiativen sind die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie, der Null-Schadstoff-Aktionsplan und die Überarbeitung der Richtlinie über Industrieemissionen, Mobilitätsinitiativen, z. B. im Bereich Kraftstoffe (die Initiativen „FuelEU Maritime“ und „ReFuelEU Aviation“), und ein Vorschlag für ein CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM).

¹⁵ Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG (ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 1).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Richtlinie über das EU-EHS ist ein Rechtsinstrument der EU, das 2003 angenommen wurde. Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 AEUV können die Ziele dieses Vorschlags zur Änderung der Richtlinie über das EU-EHS nur durch ein Rechtsinstrument auf EU-Ebene erreicht werden.

Auch der Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das EU-EHS ist ein bereits existierendes Instrument der Union. Die in diesem Vorschlag vorgesehene Änderung des Beschlusses ist auf nationaler oder lokaler Ebene nicht möglich, sondern erfordert ein Tätigwerden der Union.

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, und Maßnahmen der EU können regionale, nationale und lokale Maßnahmen wirksam ergänzen und verstärken. Die Erhöhung der Zielvorgabe für die Verringerung der EU-Treibhausgasemissionen bis 2030 wird Auswirkungen auf viele Wirtschaftszweige überall in der EU haben. Daher ist ein koordiniertes Tätigwerden auf EU-Ebene unerlässlich, und mit diesem starken Motor für einen kosteneffizienten Wandel und eine Aufwärtskonvergenz bestehen viel bessere Aussichten auf den erforderlichen Wandel. Zudem weisen viele Elemente dieses Vorschlags eine bedeutende Binnenmarktdimension auf, vor allem die Optionen zum Schutz vor der Verlagerung von CO₂-Emissionen und die Finanzierungsmechanismen für CO₂-arme Technologien.

Als CO₂-Marktplatz schafft das EU-EHS Anreize dafür, Emissionsreduktionen in den darunter fallenden Tätigkeiten zuerst durch die kosteneffizientesten Lösungen herbeizuführen, und es ist aufgrund seiner Größe effizienter. Vergleichbare Maßnahmen auf nationaler Ebene würden zu kleineren, fragmentierten CO₂-Märkten führen, es bestünde die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen, und die Vermeidungskosten wären insgesamt wahrscheinlich höher. Dieselbe Logik gilt für die Ausweitung der CO₂-Bepreisung auf weitere Sektoren.

Der grenzüberschreitende Charakter des Seeverkehrs erfordert ein koordiniertes Vorgehen auf europäischer Ebene. EU-Maßnahmen können auch Impulse für umfassendere Maßnahmen geben und den Weg dafür ebnen, z. B. hinsichtlich des Seeverkehrs im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und von Drittländern.

- **Verhältnismäßigkeit**

Wie aus den Abschnitten 3 und 7 der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag hervorgeht, wird der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gerecht, weil er nicht über das zur Verwirklichung der Ziele – kosteneffiziente Reduzierung der THG-Emissionen der EU bis 2030 bei gleichzeitiger Gewährleistung des ordnungsgemäßen Funktionieren des Binnenmarkts – erforderliche Maß hinausgeht.

Der Europäische Rat hat das Ziel einer Reduktion der Treibhausgasemissionen aller Wirtschaftszweige in der Union bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 gebilligt.

Dieser Vorschlag deckt einen Großteil dieser Treibhausgasemissionen ab und ändert die EU-EHS-Richtlinie nach Maßgabe dieses Ziels.

- **Wahl des Instruments**

Die mit diesem Vorschlag verfolgten Ziele lassen sich am besten durch eine Richtlinie erreichen. Sie ist das am besten geeignete Rechtsinstrument für Änderungen der EU-EHS-Richtlinie (Richtlinie 2003/87/EG).

Eine Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Ziele zu erreichen und die Maßnahmen in ihr Sach- und Verfahrensrecht umzusetzen. Dieser Ansatz lässt den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung einer EU-Maßnahme mehr Freiheit als eine Verordnung, denn sie können frei über die Instrumente entscheiden, die sie für die Umsetzung der in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen am geeignetsten halten. Auf diese Weise können die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die geänderten Vorschriften mit ihren existierenden sach- und verfahrensrechtlichen Rahmenvorschriften für die Durchführung des EU-EHS, insbesondere für die Genehmigung von Anlagen, sowie den Durchsetzungs- und Sanktionsvorschriften vereinbar sind.

Eine Richtlinie ist auch das geeignete Instrument zur Änderung des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve, weil die Auswirkungen der ehrgeizigeren Ziele des EU-EHS auf die Marktstabilität bei der Überprüfung dieses Rechtsinstruments eine ausschlaggebende Rolle spielen.

Außerdem eignet sich diese Richtlinie zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen, weil mit dieser Richtlinie die CO₂-Emissionen aus bestimmten Seeverkehrstätigkeiten auf der Grundlage von gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 erhobenen Emissionsdaten in das EU-EHS einbezogen werden.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die geltenden EU-EHS-Rechtsvorschriften wurden im Zusammenhang mit diesem Vorschlag keiner Ex-post-Bewertung oder Eignungsprüfung unterzogen, weil ihre Umsetzung sich noch in der Anfangsphase befindet und erst 2021 mit der durch die Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ geänderten Fassung begann. Für eine Bewertung waren daher nur begrenzt Daten verfügbar.

¹⁶ Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Unterstützung kosteneffizienter Emissionsreduktionen und zur Förderung von Investitionen mit geringem CO₂-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).

- **Konsultation der Interessenträger**

Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags wurden zu verschiedenen Zeitpunkten die Mitgliedstaaten, Vertreter der Privatwirtschaft, Nichtregierungsorganisationen, Forschungs- und Hochschuleinrichtungen, Gewerkschaften sowie Bürgerinnen und Bürger konsultiert.

Die Überarbeitung des EU-EHS baut auf den Rückmeldungen zum Klimazielplan 2030 und den inhaltlichen Zusammenhängen des EU-EHS mit parallelen Strategien und den übergeordneten Zielen des europäischen Grünen Deals auf. Im Wege der Konsultationen zur Überarbeitung des EU-EHS sollten im Wesentlichen Ansichten von Interessenträgern zur Stärkung des bestehenden EU-EHS, zur Ausweitung des EU-EHS auf neue Sektoren (Seeverkehr sowie Gebäude und Straßenverkehr bzw. die Verbrennung fossiler Brennstoffe insgesamt) und zur Überprüfung der Marktstabilitätsreserve eingeholt werden. Ferner sollten Beiträge dazu eingeholt werden, wie das Carbon Leakage-Risiko, die Verwendung von Einnahmen und Mechanismen zur Förderung CO₂-armer Technologien angegangen werden können.

Die Kommission bat zunächst um Rückmeldungen zu einer Folgenabschätzung in der Anfangsphase, in der die ersten Überlegungen und politischen Optionen der Überarbeitung dargelegt wurden¹⁷. Anschließend organisierte die Kommission eine öffentliche Online-Konsultation mit einem Fragebogen zu jedem der Vorschläge des „Fit-für-55“-Pakets, auf den knapp 500 Antworten eingingen¹⁸. Zur Unterstützung der Initiative zur Bepreisung von CO₂-Emissionen des Seeverkehrs, wurden eine gezielte Befragung von Interessenträgern und ein gezieltes Interviewprogramm durchgeführt¹⁹. Außerdem lud die Kommission Interessenträger zu (virtuellen) bilateralen und multilateralen Treffen ein, darunter Vertreter von verschiedenen Wirtschaftssektoren, Gewerkschaften, Nichtregierungsorganisationen und Mitgliedstaaten, und nahm an virtuellen Konferenzen teil. Darüber hinaus beauftragte die Kommission einen Auftragnehmer, zwei Expertenworkshops²⁰ zur Überprüfung der MSR zu organisieren.

Die Konsultationsergebnisse sind der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag zu entnehmen und wurden für den vorliegenden Vorschlag so umfassend wie möglich berücksichtigt.

Grundsätzlich zeigten die öffentlichen Konsultationen eine breite Unterstützung für das EU-EHS als politisches Instrument.

¹⁷ Innerhalb der Frist für Rückmeldungen zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase vom 29. Oktober 2020 bis zum 26. November 2020 gingen rund 250 Beiträge ein. Die Ergebnisse können von der folgenden Website abgerufen werden: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System>.

¹⁸ Diese Konsultation lief 12 Wochen vom 13. November 2020 bis zum 5. Februar 2021. Die Ergebnisse können von der folgenden Website abgerufen werden: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation>.

¹⁹ Die Befragung der Interessenträger erfolgte von Dezember 2020 bis Februar 2021, und das gezielte Interview-Programm wurde im Januar und Februar 2021 durchgeführt.

²⁰ https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en.
https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en.

Viele Interessenträger unterstützen die Stärkung des bestehenden EU-EHS, um seine Zielsetzungen im Einklang mit dem neuen Ziel für 2030 sowie ausgehend von Kosteneffizienzerwägungen zu erhöhen. Lediglich einige Konsultationsteilnehmer aus dem Privatsektor und der Zivilgesellschaft sprachen sich für einen, gegenüber dem Grundsatz der Kostenwirksamkeit, geringeren bzw. höheren Beitrag aus. Die Interessenträger waren allgemein der Ansicht, dass die Anpassung des linearen Kürzungsfaktors wichtig ist, um die ehrgeizigeren Ziele zu erreichen; einige Interessenträger wiesen auch darauf hin, dass die Kombination mit einer einmaligen Verringerung der Menge der Zertifikate von Belang ist, die in diesen Vorschlag eingeflossen ist.

Zur Zuteilung kostenloser Zertifikate und dem Risiko einer Verlagerung von CO₂-Emissionen sprach sich eine große Mehrheit der Interessenträger dafür aus, den derzeitigen Carbon Leakage-Rahmen zu ändern, den einige Interessenträger aus der Industrie hingegen unverändert beibehalten wollen. Die Meinungen über die konkreten Änderungsoptionen gingen auseinander, und die Einführung anderer Maßnahmen, um weitere Anreize zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu schaffen, erhielt die größte Zustimmung. Der Vorschlag sieht solche Anreize vor, da die Zuteilung kostenloser Zertifikate von Investitionen in Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz abhängig gemacht wird. Die Änderung der Richtwerte, um eine raschere Einbeziehung von Innovationen und technologischen Fortschritten zu gewährleisten, stieß bei einer Vielzahl verschiedener Interessenträger mit Ausnahme einiger Teile des Privatsektors auf Zustimmung. Der Vorschlag sieht diesen Ansatz vor, da davon ausgegangen wird, dass so eine gerechtere und transparentere Zuteilung kostenloser Zertifikate möglich ist, als wenn alle Sektoren aufgrund des sektorübergreifenden Korrekturfaktors mehr kostenlose Zertifikate erhalten.

Was die Verwendung von Versteigerungseinnahmen angeht, reflektiert der Vorschlag die Auffassung vieler Interessenträger, dass strengere Vorschriften erforderlich sind, damit die Mitgliedstaaten ihre Einnahmen aus EU-EHS-Versteigerungen im Einklang mit den Klimazielen ausgeben.

Im Zusammenhang mit den Finanzierungsmechanismen für CO₂-arme Technologien begrüßten die Interessenträger generell eine Aufstockung des Innovationsfonds sowie die Einführung von zusätzlichen Förderinstrumenten wie CO₂-Differenzverträgen. Der Vorschlag spiegelt dies gebührend wider, da der Innovationsfonds aufgestockt und sein Anwendungsbereich erweitert wird.

Was den Modernisierungsfonds angeht, so unterstützte eine Mehrheit der Interessenträger, vor allem aus der Zivilgesellschaft und Teilen des Privatsektors, eine in diesem Vorschlag vorgesehene Aufstockung. Die Interessenträger unterstützten allgemein die Straffung bezüglich der Art von Investitionen, die aus dem Modernisierungsfonds finanziert werden können, und die Verbesserung der Kohärenz des Modernisierungsfonds mit dem europäischen Grünen Deal. Der Vorschlag trägt zu diesem Ziel bei, indem die Ausnahme für die Finanzierung der mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fernwärmesysteme in bestimmten Mitgliedstaaten gestrichen wird.

Die Marktstabilitätsreserve (MSR) findet breite Unterstützung in allen Interessengruppen; aber es besteht kein Konsens über die Änderungen ihrer Parameter. Die Zivilgesellschaft sprach sich deutlicher für eine Stärkung der MSR-Parameter aus als der Privatsektor. Es wurde unterstützt, die Gültigkeitsverfallsregel – unverändert oder verändert – beizubehalten, während einige Interessenträger sich dafür aussprachen, die Regel abzuschaffen. Auf den Expertenworkshops plädierten einige Interessenträger für eine variable Einstellungsrate, damit große Schwelleneffekte und häufigere Überprüfungen vermieden werden können. Der Vorschlag stellt ein angemessenes Verhältnis zwischen der Notwendigkeit einer Verringerung des Marktüberschusses über einen vertretbaren Zeithorizont, der Vorhersehbarkeit des Mechanismus und seiner Komplexität her. Außerdem ist der Vorschlag, Luftverkehrszertifikate und -emissionen bei der Berechnung des Überschusses einzubeziehen, die bevorzugte Option der Mehrheit der Interessenträger.

Der Seeverkehr sollte nach Auffassung der großen Mehrheit der Interessenträger, die an der gezielten Befragung teilgenommen haben, stärker zum Klimaschutz beitragen als bisher. Die Ausweitung des bestehenden EU-EHS auf den Seeverkehr ist die von den Interessenträgern bevorzugte Option für die CO₂-Bepreisung, während die Schifffahrtsindustrie darauf hinwies, wie wichtig Maßnahmen auf internationaler Ebene sind. Der Vorschlag geht auf die Standpunkte der Interessenträger ein, indem die Emissionen von Fahrten innerhalb der EU und die Hälfte der Emissionen von Fahrten außerhalb der EU einbezogen werden und eine Überprüfungsklausel bezüglich der Arbeit der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) an globalen marktbasierenden Maßnahmen vorgesehen ist. Dies ist einer der fünf Ansätze, die im Kontext des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) noch geprüft werden.

Was den Straßenverkehrs- und den Gebäudesektor angeht, stehen verschiedene Interessenträger, darunter Sozialpartner sowohl auf Arbeitgeber- als auch auf Arbeitnehmerseite, einer Ausweitung des Emissionshandels auf diese Sektoren generell skeptisch gegenüber. Eine Vielzahl von Interessenträgern bevorzugt die Option, mit einem separaten eigenständigen System zu beginnen, wie in diesem Vorschlag vorgesehen. Die Meinungen gehen auseinander, ob im Zuge der Überarbeitung des EU-EHS bereits festgelegt werden sollte, wann und wie der Emissionshandel für den Straßenverkehrs- und den Gebäudesektor schrittweise in das bestehende EU-EHS integriert werden könnte. Vor allem Nichtregierungsorganisationen wiesen auf die Risiken durch die Verknüpfung der beiden Systeme hin. In dem Vorschlag wurde solchen Bedenken gebührend Rechnung getragen und zwei separate, aber verwandte Handelssysteme und eine Überprüfungsklausel vorgeschlagen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Dieser Vorschlag stützt sich auf die Erkenntnisse, die im Zuge der 2018 abgeschlossenen Folgenabschätzung für die vorangegangene Überarbeitung des EU-EHS, der Folgenabschätzung für den Klimazielpfad 2030²¹ und der eingehenden Analyse zur Unterstützung der europäischen strategischen, langfristigen Vision der Kommission für eine

²¹ SWD(2020) 176.

wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft²² gewonnen wurden sowie auf Fakten, die im Rahmen anderer zeitgleich durchgeführter Initiativen des Grünen Deals zusammengetragen wurden, und auf frühere Studien über Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs-, Straßenverkehrs- und Gebäudesektors. Er baut auf Emissionsdaten und Erfahrungen bei der Umsetzung der EU-Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsysteme auf.

Wie andere Vorschläge und Folgenabschätzungen des „Fit-für-55“-Pakets wurde auch dieser Vorschlag anhand integrierter Modellierungsinstrumente erarbeitet, die alle Treibhausgasemissionen der EU-Wirtschaft abdecken. Mithilfe dieser Instrumente wurde eine Reihe von Kernszenarios erstellt, die auf den für den Klimazielpfad 2030 entwickelten Szenarios aufbauen und Maßnahmenpakete widerspiegeln, die in sich kohärent sind und dem höher gesteckten Klimaziel für 2030 entsprechen.

Die Szenarios basieren auf dem aktualisierten EU-Referenzszenario²³, einer Projektion der Entwicklung der Energiesysteme der EU und der Mitgliedstaaten und der Treibhausgasemissionen gemäß dem derzeitigen Politikrahmen, in der auch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie berücksichtigt wurden. Diese Szenarios wurden im Wege eines Vertrags mit dem E3M-Labor der Nationalen Technischen Universität Athen erstellt, und die ausführlichen Modellierungsergebnisse werden zusammen mit den Vorschlägen veröffentlicht.

Darüber hinaus hat sich die Kommission auf die wachsende Anzahl empirischer Studien zum EU-EHS, die einem Peer-Review unterzogen wurden, gestützt und mehrere Unterstützungsverträge geschlossen. Im Rahmen der Unterstützungsverträge führte Vivid Economics eine Studie durch, um die Kommission bei der Überprüfung der MSR zu unterstützen²⁴. Im Bereich der Carbon Leakage-Bestimmungen leisteten das Öko-Institut, Trinomics, Ricardo und Adelphi Unterstützungsarbeit.

Des Weiteren führte ein Team unter Federführung von Ricardo eine Studie zum Thema „EU-EHS für den Seeverkehr und mögliche alternative Optionen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen“ durch²⁵.

²² Europäische Kommission: Eingehende Analyse zur Unterstützung der Mitteilung der Europäischen Kommission „Ein sauberer Planet für alle – Eine europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“, COM(2018) 773 final, Brüssel, 28. November 2018.

²³ Auf Modellierungen basierende Projektionen der Energie-, Verkehrs- und Treibhausgasemissionstrends bis 2050, denen einheitliche Annahmen für die ganze EU, alle Mitgliedstaaten und alle EU-Politikbereiche sowie mitgliedstaatspezifische Merkmale zugrunde liegen und zu denen Sachverständige der Mitgliedstaaten konsultiert wurden.

²⁴ Vivid Economics, (2021) – „Review of the EU ETS’ Market Stability Reserve“, im Auftrag der GD CLIMA ausgearbeiteter Bericht, Veröffentlichung in Kürze.

²⁵ Ricardo, E3-Modelling und Trinomics, (2021) – „Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions“, Veröffentlichung in Kürze.

- **Folgenabschätzung**

Dem Richtlinienvorschlag ist eine Folgenabschätzung beigelegt, die auf den Ergebnissen der umfassenden Folgenabschätzung für den Klimazielplan 2030 aufbaut²⁶. Auf dieser analytischen Grundlage wurde das Ziel einer Netto-Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 festgelegt. Eine Zusammenfassung der Folgenabschätzung und die befürwortende Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle dazu sind ebenfalls öffentlich zugänglich. Die Folgenabschätzung beruht auf integrierten Modellierungsszenarios, die die Wechselwirkung verschiedener politischer Instrumente auf die Wirtschaftsakteure widerspiegeln, um Komplementarität, Kohärenz und Wirksamkeit bei der Erreichung der Klimaziele für 2030 zu gewährleisten. Ergänzend wurden verfügbare Daten und spezifische Analyseinstrumente hinzugezogen, um auf spezifische politische Gestaltungsfragen einzugehen.

In der Folgenabschätzung wurden drei Arten von Problemen analysiert: Erstens die Probleme im Zusammenhang mit der Notwendigkeit, das bestehende EU-EHS auf eine Weise zu stärken, die der ehrgeizigeren Zielvorgabe entspricht, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken, unter Vermeidung von Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage; zweitens die Notwendigkeit, dass bestimmte Sektoren hinreichend zur Erreichung des ehrgeizigeren Ziels beitragen; drittens die Notwendigkeit, die Investitionen und Kapazitäten aufzustocken, um die Verteilung der Auswirkungen von Emissionsreduktionsmaßnahmen bei gleichbleibend begrenzten Mitteln anzugehen.

Was die Stärkung des bestehenden EU-EHS zur Anhebung seiner Ambition im Einklang mit dem Ziel einer Verringerung um mindestens 55 % netto bis 2030 betrifft, ließe sich die Zielvorgabe bis 2030 mit jedem der Optionspakete wirksam und effizient erreichen. In der Folgenabschätzung wurde ferner der Schluss gezogen, dass es eines gezielteren Ansatzes für die kostenlose Zuteilung bedarf, wo sie noch angewendet wird, und zwar in Form strengerer Benchmarks und der Auflage von Dekarbonisierungsanstrengungen, um Anreize für die Nutzung CO₂-armer Technologien zu schaffen.

In Bezug auf die MSR ergab die Folgenabschätzung unter anderem, dass die Einstellungsrate bis 2030 in Höhe von 24 % beibehalten und zur Beseitigung des unerwünschten Schwelleneffekts angepasst werden sollte, um das reibungslose Funktionieren des EU-EHS aufrechtzuerhalten. Zu diesem Schwelleneffekt kommt es, wenn die Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate (total number of allowances in circulation, TNAC) sehr nahe an der Obergrenze von 833 Millionen liegt, die den Ausschlag für die Einstellung von Zertifikaten gibt. In diesem Fall kann es, wenn ein Zertifikat mehr oder eines weniger in Umlauf gebracht wird, dazu kommen, dass die volle Menge von 200 Millionen Zertifikaten in die Reserve eingestellt wird oder eben nicht, je nachdem, ob die TNAC über oder unter der Schwelle liegt. Die Ungewissheit, ob dies passiert oder ausbleibt, könnte zu Preisschwankungen auf dem Markt führen und die Marktmissbrauchsrisiko erhöhen.

²⁶ SWD(2020) 176.

Um den Klimapolitikrahmen auf den Seeverkehr auszuweiten, wurden vier Hauptoptionen und unterschiedliche geografische Anwendungsbereiche analysiert. Der Option der Einbeziehung des Seeverkehrssektors in das bestehende EU-EHS wird der Vorzug gegeben.

Gegenstand der Folgenabschätzung war die Einführung eines neuen separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor oder die Verbrennung aller fossilen Brennstoffe als Hauptoption. Beide Optionen würden zusätzliche wirtschaftliche Anreize schaffen und durch die Obergrenze die gleiche relative Emissionsreduktion in den betreffenden Sektoren bis 2030 um 43 % gegenüber 2005 gewährleisten. Nur den Gebäudesektor und den Straßenverkehr in den Anwendungsbereich eines neuen Emissionshandelssystems aufzunehmen und nicht alle Sektoren, die fossile Brennstoffe nutzen, derzeit aber nicht unter das EU-EHS fallen, ist wirtschaftlich eindeutig effizienter, da die Einführung einer neuen Regelung zum Schutz vor der Verlagerung von CO₂-Emissionen für diejenigen kleinen Unternehmen vermieden würde, die zwar eine solche Regelung bräuchten, aber dadurch einer Belastung ausgesetzt wären, die wahrscheinlich in keinem Verhältnis zu ihrem Nutzen stünde.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

In den EU-EHS-Rechtsvorschriften wurden durchweg Ansätze gewählt, die den Regulierungsaufwand sowohl für die Wirtschaftsbeteiligten als auch für die Behörden so gering wie möglich halten. Die Mehrheit der unter das EU-EHS fallenden Anlagen befinden sich zwar in energieintensiven Industriezweigen, deren Marktstrukturen durch Großunternehmen gekennzeichnet sind, aber der Vorschlag wird auch Kleinemittenten gerecht, bei denen es sich um KMU oder Kleinstunternehmen handeln kann. Abgesehen von den geltenden Regeln zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Kosten der Überwachung und Meldung von Emissionen profitieren vor allem emissionschwache Anlagen von der Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, Kleinemittenten aus dem EU-EHS auszuschließen, wenn sie unter nationale Maßnahmen fallen, die einen gleichwertigen Beitrag zur Emissionsminderung leisten.

In Einklang mit dem Engagement der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde dieser Vorschlag inklusiv ausgearbeitet, d. h. beruhend auf dem Grundsatz der uneingeschränkten Transparenz und der kontinuierlichen Zusammenarbeit mit den Interessenträgern, indem externes Feedback eingeholt und der Grundsatz der externen Kontrolle gewahrt wurde, um sicherzustellen, dass bei dem Vorschlag das richtige Gleichgewicht hergestellt wird (siehe auch Abschnitt über die Einholung und Nutzung von Expertenwissen).

Die geplante Ausweitung auf den Seeverkehr würde auf den bestehenden Mechanismen der Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung (MRV) aufbauen, nach denen kleine Schiffe ausgenommen sind und die geändert werden müssen, um sie auf den Emissionshandel auszurichten. Wenn statt mehrerer Systeme nur ein einziges MRV-System beibehalten wird, werden die Einhaltungsbemühungen und der Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen geringer bleiben. Das neue EU-EHS für andere Sektoren würde im

vorgelagerten Bereich auf der Grundlage bestehender Vorschriften zur Regulierung von Steuerlagern oder Brennstoffanbietern Anwendung finden.

- **Grundrechte**

Die vorgeschlagene Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. Nach dem Grundsatz einer nachhaltigen Entwicklung gemäß Artikel 37 der Charta²⁷ trägt sie insbesondere zum Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus bei.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Das EU-EHS generiert umfangreiche Einnahmen. Zurzeit fließt der Großteil der Einnahmen aus den Versteigerungen an die Mitgliedstaaten.

Die Kommission wird im Rahmen des anstehenden Eigenmittelpakets Anpassungen des EU-Haushaltsrahmens vorschlagen und in diesem Zusammenhang auch einen Vorschlag zur Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens vorlegen. Die Haushalte der Mitgliedstaaten werden von der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr und von dem neuen Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor profitieren.

Das sichere Funktionieren des Unionsregisters wird aus dem Unionshaushalt finanziert. Die Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr und das neue Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor werden zusätzliche Ressourcen für das sichere Funktionieren des Unionsregisters notwendig machen, wie im Finanzbogen zu diesem Vorschlag dargelegt. Diese Ressourcen werden in Anbetracht der Haushalts- und Personalzwänge der europäischen öffentlichen Verwaltung im Rahmen des aktuellen mehrjährigen Finanzrahmens durch Umschichtungen gedeckt, und die entsprechenden Betriebsausgaben werden aus Mitteln des LIFE-Programms finanziert. Entscheidungen über IT-Entwicklungen und Auftragsvergabe werden nach Maßgabe der Mitteilung über die Leitlinien zur Finanzierung von Informationstechnologie und Cybersicherheit vom 10. September 2020²⁸ getroffen, die auch eine Vorabgenehmigung bestimmter IT-Ausgaben durch den Informationstechnik- und Cybersicherheitsbeirat der Europäischen Kommission vorsehen.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird das Funktionieren des EU-EHS weiterhin gemäß Artikel 10 Absatz 5 der EHS-Richtlinie überwachen und in ihrem jährlichen Bericht über den CO₂-Markt evaluieren. Dies gilt auch für die Auswirkungen der derzeitigen Überarbeitung des EU-EHS.

²⁷ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

²⁸ C(2020) 6126.

Der jährliche Bericht der Kommission über den CO₂-Markt und der Jahresbericht der Mitgliedstaaten erstrecken sich auch auf die Sektoren, auf die der Emissionshandel ausgeweitet wird. Die per Regulierung der neuen Sektoren gewonnenen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfdaten werden eine wichtige Informationsquelle für die Kommission sein, mit deren Hilfe sie Fortschritte in den betreffenden Sektoren bewerten kann.

Die Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfvorschriften für den Seeverkehr sollten den Vorschriften entsprechen, die in der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates in der durch den Vorschlag COM(2019) 38 final und durch diesen Vorschlag geänderten Fassung vorgesehen sind.

Die Evaluierung der Fortschritte bei der Anwendung der EU-EHS-Richtlinie ist im derzeitigen Artikel 21 der Richtlinie vorgesehen²⁹.

Die Initiative baut auf dem Prozess auf, der auf integrierten nationalen Energie- und Klimaplänen und dem soliden Transparenzrahmen für Treibhausgasemissionen und andere klimaschutzrelevante Informationen der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ beruht. Die Kommission wird unter anderem die von den Mitgliedstaaten gemäß der Governance-Verordnung übermittelten Angaben und Informationen als Grundlage für ihre regelmäßige Bewertung der Fortschritte heranziehen. Die Verordnung (EU) 2018/1999 regelt die Berichterstattung über die Verwendung der gemäß dieser Richtlinie erzielten Versteigerungseinnahmen. Die Folgen der Änderungen in dieser Richtlinie müssen analysiert werden, und anschließend muss die Verordnung (EU) 2018/1999 unter Umständen angepasst werden, um die Kohärenz der beiden Rechtsakte zu gewährleisten.

Weitere Einzelheiten zur Überwachung und Bewertung sind Abschnitt 9 der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag zu entnehmen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Wichtigste Punkte der EU-EHS-Richtlinie, die mit dem Vorschlag geändert werden:

Seeverkehr (Artikel 3, Artikel 3g bis 3ge und Artikel 16)

²⁹ Gemäß diesem Artikel müssen die Mitgliedstaaten der Kommission jedes Jahr einen Bericht vorlegen, in dem Aspekte wie die Zuteilung von Zertifikaten, die Führung der Register, die Durchführung der Überwachung und Berichterstattung, Prüfung und Akkreditierung sowie Fragen im Zusammenhang mit der Einhaltung besonders berücksichtigt werden.

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

Der Vorschlag sieht eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des Emissionshandelssystems der EU auf den Seeverkehr vor. Zu diesem Zweck wird die Definition des Begriffs „Emissionen“ in Artikel 3 Buchstabe b geändert, um Emissionen von Schiffen, die eine Seeverkehrstätigkeit durchführen, einzubeziehen, „Luft- und Seeverkehr“ wird in Kapitel II der Richtlinie aufgenommen, und in Anhang I wird der Seeverkehr als neue Tätigkeit hinzugefügt. Außerdem sieht der Vorschlag in Artikel 3 Buchstaben v und w neue Definitionen für „Schiffahrtsunternehmen“ und „Verwaltungsbehörde eines Schiffahrtsunternehmens“ vor. Zur Aufnahme des Seeverkehrs in Kapitel II werden die Artikel 3g bis 3ge eingefügt.

Die Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr gilt für die Emissionen von Schiffen aus Fahrten innerhalb der EU, die Hälfte der Emissionen aus Fahrten außerhalb der EU und die Emissionen am Liegeplatz in einem EU-Hafen; für den Seeverkehr sollten dieselben Vorschriften hinsichtlich der Versteigerung, Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten, Sanktionen und Register (Artikel 16) gelten wie für die anderen Sektoren, die unter das EU-EHS fallen. Die Pflicht zur Abgabe von Zertifikaten im Seeverkehr wird im Zeitraum 2023-2025 schrittweise eingeführt, und ab 2026 müssen die Schiffahrtsunternehmen Zertifikate für 100 % ihrer geprüften Emissionen abgeben (Artikel 3ga). Da im Zuge dieser schrittweisen Einführung in den genannten Jahren weniger Zertifikate für geprüfte Emissionen des Seeverkehrs abgegeben werden, sollten die entsprechenden Zertifikatsmengen gelöscht werden. Die Vorschriften über die Überwachung und Berichterstattung sowie die Prüf- und Akkreditierungsvorschriften gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 finden in ihrer geänderten Fassung Anwendung (Artikel 3gb und 3gc). Zusätzlich zu den allgemeinen EU-EHS-Vorschriften über Sanktionen können Ausweisungsanordnungen gegen Schiffe eines Schiffahrtsunternehmens verhängt werden, das in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen keine Zertifikate abgegeben hat, sodass Schiffe unter seiner Verantwortung vom Flaggenmitgliedstaat an der Weiterfahrt gehindert werden können und ihnen das Anlaufen eines Hafens im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats verweigert werden kann (Artikel 16 Absatz 11a). Jedes Schiffahrtsunternehmen, das in den Anwendungsbereich des EU-EHS fällt, wird einem Mitgliedstaat – der Verwaltungsbehörde – zugewiesen, der es gemäß der Richtlinie verwaltet. Welche Verwaltungsbehörde zuständig ist, richtet sich danach, wo das Schiffahrtsunternehmen registriert ist. Ist das Schiffahrtsunternehmen nicht in einem Mitgliedstaat registriert, wird es dem Mitgliedstaat zugewiesen, in dem das Schiffahrtsunternehmen in den letzten zwei Überwachungsjahren die meisten Hafenaufenthalte hatte. Ab 2024 muss die Kommission ein Verzeichnis der unter die Richtlinie fallenden Schiffahrtsunternehmen und ihrer jeweiligen Verwaltungsbehörde veröffentlichen und regelmäßig aktualisieren (Artikel 3gd). Verwaltungsbehörden können die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) um Unterstützung bei der Erfüllung ihrer Pflichten gemäß der Richtlinie ersuchen, insbesondere bei der Genehmigung von Überwachungsplänen/Monitoringkonzepten und der Prüfung von Emissionen (Artikel 18b). Aufgrund ihrer Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EU) 2015/757 und ihrer IT-Instrumente könnte die EMSA die Verwaltungsbehörden bei der Anwendung der Richtlinie unterstützen, indem sie z. B. den Informationsaustausch erleichtert

oder Leitlinien und Kriterien entwickelt. In Artikel 3ge ist eine Berichterstattungs- und Überprüfungspflicht vorgesehen, um die Umsetzung dieses Kapitels zu überwachen und relevante Entwicklungen auf Ebene der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu berücksichtigen.

Linearer Kürzungsfaktor und einmalige Kürzung der Gesamtmenge (Artikel 9)

Der lineare Kürzungsfaktor beträgt ab dem Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zur Änderung der EU-EHS-Richtlinie 4,2 %. Der höhere lineare Kürzungsfaktor wird mit einer einmaligen Kürzung der Gesamtmenge kombiniert, damit der neue lineare Kürzungsfaktor dieselbe Wirkung hat, als ob er seit 2021 angewendet worden wäre. Dadurch wird gewährleistet, dass die Gesamtmenge an Zertifikaten („Obergrenze“) jährlich progressiv zurückgeht und in den EU-EHS-Sektoren bis 2030 ein Emissionsrückgang von insgesamt 61 % im Vergleich zu 2005 erreicht wird. Außerdem wird die Obergrenze ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie um die Menge an Zertifikaten erhöht, die den in das EU-EHS einzubeziehenden Emissionen aus dem Seeverkehr entspricht und aus den Daten des MRV-Systems der EU für den Seeverkehr der Jahre 2018 und 2019 hergeleitet wird und auf die ab 2021 der lineare Kürzungsfaktor angewendet wird.

Verwendung der Einnahmen aus den Versteigerungen (Artikel 10)

Um dem gestiegenen Bedarf an Investitionen in CO₂-arme Technologien Rechnung zu tragen, wird die Bestimmung über die Verwendung der Versteigerungseinnahmen dahin gehend geändert, dass die Mitgliedstaaten sämtliche Einnahmen, die nicht für den Unionshaushalt bestimmt sind, für klimabezogene Zwecke verwenden müssen, einschließlich der Unterstützung nachhaltiger Renovierungsvorhaben einkommensschwacher Haushalte. Die Kommission wird im Rahmen des anstehenden Eigenmittelpakets Anpassungen des EU-Haushaltsrahmens vorschlagen und in diesem Zusammenhang auch einen Vorschlag zur Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens vorlegen.

Um den Verteilungseffekten und den sozialen Folgen des Übergangs Rechnung zu tragen, sieht der Vorschlag außerdem vor, dass ein zusätzlicher Anteil von 2,5 % der Gesamtmenge von Zertifikaten versteigert wird, um die Energiewende der Mitgliedstaaten mit einem Pro-Kopf-BIP von weniger als 65 % des Unionsdurchschnitts im Zeitraum 2016–2018 über den Modernisierungsfonds zu finanzieren.

Strengere Richtwerte und Einführung von Bedingungen für die kostenlose Zuteilung (Artikel 10a Absatz 1)

Um die Möglichkeit der Anwendung des sektorübergreifenden Korrekturfaktors nach der Anpassung der Obergrenze einzuschränken, wird eine Aktualisierung der Benchmarks vorgeschlagen, damit sie den Emissionsreduktionen in den Sektoren und Teilsektoren genauer entsprechen, indem die maximale Aktualisierungsrate von derzeit 1,6 % auf 2,5 % pro Jahr ab 2026 erhöht wird. Dieser Ansatz dürfte eine Zuteilung kostenloser Zertifikate ermöglichen, die gerechter und transparenter ist, als wenn alle Sektoren aufgrund des sektorübergreifenden Korrekturfaktors mehr kostenlose Zertifikate erhalten.

Außerdem wird die kostenlose Zuteilung von Dekarbonisierungsanstrengungen abhängig gemacht, um Anreize für die Einführung CO₂-armer Technologien zu schaffen. Anlagen, die unter die Verpflichtung zur Durchführung eines Energieaudits gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Energieeffizienzrichtlinie (EED) fallen, müssen die Empfehlungen des Auditberichts umsetzen oder nachweisen, dass andere Maßnahmen durchgeführt wurden, die zu Verringerungen der Treibhausgasemissionen führen, die den im Auditbericht empfohlenen gleichwertig sind. Andernfalls würde die Menge der ihnen kostenlos zugeteilten Zertifikate gekürzt. Gemäß dem derzeitigen Artikel 8 Absatz 4 EED müssen sich KMU keinem Energieaudit unterziehen. Gemäß Artikel 8 Absatz 6 EED sind Unternehmen, die keine KMU sind und ein Energie- oder Umweltmanagementsystem einrichten, ebenfalls von der Pflicht zu Energieaudits freigestellt. Die Bestimmungen über die Freistellung von der Durchführung eines Energieaudits werden laut Vorschlag in der überarbeiteten EED geändert, sodass die Freistellung nicht länger generell für KMU gilt, sondern sich nach dem Energieverbrauch richtet. Eine solche Bestimmung stünde auch mit der Bedingung für die kostenlose Zuteilung im Einklang.

CO₂-Grenzausgleichssystem (Artikel 10a Absatz 1)

Ein CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM) ist eine alternative Maßnahme zur Minderung des Carbon Leakage-Risikos. Den unter diese Maßnahme fallenden Sektoren und Teilsektoren sollten daher keine kostenlosen Zertifikate zugeteilt werden. Es wird eine Übergangsfrist festgelegt, die es Herstellern, Importeuren und Händlern ermöglicht, sich an die neue Regelung anzupassen, wobei die kostenlose Zuteilung schrittweise verringert wird, während das CBAM Stück für Stück eingeführt wird. Ferner werden Regeln aufgestellt für die Berechnung der endgültigen, von den kostenlos zugeteilten Zertifikaten abzuziehenden Menge, die versteigert wird.

CO₂-Differenzverträge und Aufstockung des Innovationsfonds (Artikel 10a Absatz 8)

CO₂-Differenzverträge (Carbon Contracts for Difference, CCDs) sind ein wichtiges Element, um Emissionssenkungen in der Industrie auszulösen, da sie der EU die Möglichkeit bieten, Geldgebern für innovative klimafreundliche Technologien einen Festpreis zu garantieren, durch den CO₂-Emissionsreduktionen belohnt werden, der über den derzeitigen Preisniveau im EU-EHS liegt. Die Reichweite des Innovationsfonds wird vergrößert, damit Projekte durch preisorientierte Ausschreibungsmechanismen wie CCDs unterstützt werden können. Außerdem wird der Innovationsfonds um 50 Millionen Zertifikate aufgestockt, bei denen es sich wie bei der jetzigen Ausstattung des Fonds auch um Zertifikate handelt, die ansonsten kostenlos zugeteilt oder aber versteigert werden. So werden 40 Millionen Zertifikate aus dem Kontingent für die kostenlose Zuteilung und 10 Millionen Zertifikate aus dem Kontingent für Versteigerungen bereitgestellt.

Modernisierungsfonds (Artikel 10d)

Mit diesem Vorschlag wird der Modernisierungsfonds an die neuen Klimaziele der Union angepasst durch die Auflage, dass die Investitionen mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und des Europäischen Klimagesetzes im Einklang stehen müssen, und die

Unterstützung für Investitionen wird nicht nur – wie derzeit der Fall – in Bezug auf feste, sondern auf alle fossilen Brennstoffe gestrichen. Darüber hinaus sieht der Vorschlag Folgendes vor: Erhöhung des Anteils des Modernisierungsfonds, der für vorrangige Investitionen eingesetzt werden muss; größere Priorität für Investitionen in Energie aus erneuerbaren Quellen und Energieeffizienz in den Sektoren Verkehr, Gebäude, Abfall- und Landwirtschaft; Energieeffizienz als eine Priorität auf der Nachfrageseite unter ausdrücklicher Einbeziehung der Industrie als förderfähigen Sektor; Unterstützung für Privathaushalte zur Bekämpfung der Energiearmut.

Abscheidung und Nutzung von CO₂ (Artikel 3 Buchstabe b und Artikel 12 Absatz 3b)

Die ehrgeizigeren Klimaziele sind Anreiz zur Nutzung aller technologischen Lösungen zur Verringerung der Emissionen, darunter auch die Abscheidung und Nutzung von CO₂. Daher sieht der Vorschlag vor, dass für CO₂-Emissionen, die dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden sind, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen, keine Zertifikate abgegeben werden müssen.

Abbau von Hürden für innovative CO₂-arme Technologien durch Änderung des Anwendungsbereichs und der Benchmarks des EU-EHS (Artikel 2, Artikel 10a und Anhang I)

Die Vorschriften über die kostenlose Zuteilung von EU-EHS-Zertifikaten werden geändert, um die Dekarbonisierung energieintensiver Industrien durch den Einsatz bahnbrechender Technologien besser zu unterstützen.

Für effiziente Technologien knapp unter dem Benchmarkniveau werden mehr kostenlose Zertifikate zugeteilt, als sie an Emissionen ausstoßen. Dadurch entsteht innovativen Technologien außerhalb des EU-EHS ein Wettbewerbsnachteil, was Investoren abschrecken könnte. Innovative Anlagen fallen möglicherweise nicht länger unter das EU-EHS, wenn das Produktionsverfahren geändert wird oder die Gesamtfeuerungswärmeleistung der Verbrennungseinheiten einer Anlage unter 20 MW sinkt.

Diesem Negativanreiz wird durch Folgendes entgegengewirkt: i) Festlegung, dass Anlagen im EU-EHS verbleiben, wenn sie die Gesamtkapazität ihrer Verbrennungseinheiten zwecks Reduzierung der Treibhausgasemissionen verringern (z. B. durch Umstellung auf Strom); ii) technologie neutrale Definitionen von Tätigkeiten (Streichung von Bezugnahmen auf fossile Brennstoffe oder spezifische Produktionsverfahren); iii) Bezugnahme auf Produktionsanstelle von Verbrennungskapazitäten und iv) Überprüfung der Benchmark-Definitionen, um die Gleichbehandlung von Anlagen unabhängig von der eingesetzten Technologie, einschließlich CO₂-armer und -freier Technologien, zu gewährleisten. Innovative Anlagen im EU-EHS zu halten, wird auch zu niedrigeren Benchmarkwerten führen und so höhere Emissionsreduktionen fördern.

Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr (Kapitel IVa)

Für den neuen Emissionshandel im Gebäude- und im Straßenverkehrssektor ab 2025 sollte ein separates, eigenständiges System geschaffen werden (Kapitel IVa). Im ersten Jahr müssen die regulierten Einrichtungen im Besitz einer Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen

sein und ihre Emissionen für die Jahre 2024 und 2025 melden (Artikel 30b und 30f). Die Vergabe von Zertifikaten und die Einhaltungspflichten für diese Einrichtungen werden erst ab 2026 angewendet, damit das neue System seine Arbeit ordnungsgemäß und effizient aufnehmen kann (Artikel 30c, 30d und 30e). Angesichts der erheblichen Zahl an Kleinemittenten im Gebäude- und im Straßenverkehrssektor sowie aus Gründen der technischen Durchführbarkeit und der Verwaltungseffizienz setzt die Regulierung nicht bei den Emittenten an, sondern weiter vorgelagert in der Lieferkette (Artikel 30b und Anhang III). Im neuen System wird daher die Überführung von Brennstoffen, die für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr verwendet werden, in den steuerrechtlich freien Verkehr die regulierte Tätigkeit sein (Anhang III). Die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr werden nach Maßgabe der einschlägigen, in den [IPCC-Leitlinien für nationale Treibhausgasinventare von 2006](#) genannten Emissionsquellen definiert ([Anhang III](#)). Die regulierten Einrichtungen werden im Einklang mit dem mit der Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates³¹ eingeführten Verbrauchsteuersystem definiert, da diese Richtlinie bereits ein robustes Kontroll- und Berichterstattungssystem für die Brennstoffmengen vorsieht, die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden. Die MRV-Pflichten in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr werden so weit wie möglich mit den gut funktionierenden Mechanismen für ortsfeste Anlagen und die Luftfahrt übereinstimmen (Artikel 30f).

Die Emissionsobergrenze für das neue Emissionshandelssystem ab 2026 wird auf der Grundlage von im Rahmen der Lastenteilungsverordnung erhobenen Daten festgelegt und schrittweise gesenkt, um für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr bis 2030 eine Emissionsreduktion von 43 % gegenüber 2005 zu erreichen (Artikel 30c und Anhang IIIa). Es wird ein entsprechender linearer Kürzungsfaktor festgelegt. Sobald die Überwachung und Meldung im Zuge des neuen Emissionshandels etabliert ist, wird die Gesamtmenge der Zertifikate für 2028 auf der Grundlage der verfügbaren Daten über den Zeitraum 2024-2026 angepasst. Der lineare Kürzungsfaktor wird nur dann angepasst, wenn die MRV-Daten Emissionen ausweisen, die deutlich höher sind als die ursprüngliche Obergrenze und nicht nur geringfügig von den der UNFCCC gemeldeten EU-Inventardaten abweichen.

Die Zertifikate für das neue Emissionshandelssystem werden versteigert, da keine kostenlose Zuteilung vorgesehen ist (Artikel 30d). Um ein reibungsloses Anlaufen des Emissionshandels in den neuen Sektoren zu gewährleisten, wird eine bestimmte Menge von Zertifikaten vorgezogen versteigert (Artikel 30d Absatz 2 Unterabsatz 1). Damit der Markt von Anfang an stabil bleibt, wird in den beiden Sektoren ebenfalls eine Marktstabilitätsreserve mit eigenen Regeln eingerichtet (Artikel 30d Absatz 2 Unterabsatz 2). Da das System neu ist, sieht der Vorschlag Abfederungsmaßnahmen für den Fall übermäßiger Preisschwankungen vor, die zu Beginn des Emissionshandels in den neuen Sektoren besonders hoch sein könnten (Artikel 30h).

Zur Bewältigung einiger der vorübergehenden und sozialen Folgen der CO₂-Bepreisung in den neuen Sektoren und im Interesse einer gezielten Innovationsförderung wird der

³¹ Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Festlegung des allgemeinen Verbrauchsteuersystems (Neufassung) (ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 4).

Emissionshandel für den Straßenverkehr und Gebäude auch zu den bereits bestehenden Fonds für CO₂-arme Technologien beitragen. 150 Mio. Zertifikate, die im Rahmen des neuen Emissionshandelssystems für Straßenverkehr und Gebäude vergeben werden, werden für den Innovationsfonds zur Förderung des ökologischen Wandels zur Verfügung gestellt (Artikel 30d Absatz 4).

Die Kommission wird die Anwendung der Vorschriften des neuen Emissionshandels überwachen und erforderlichenfalls bis zum 1. Januar 2028 eine Überprüfung vorschlagen, um die Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung des Systems zu verbessern (Artikel 30i).

Wichtigste Punkte des MSR-Beschlusses, die mit dem Vorschlag geändert werden:

Berücksichtigung der Nettonachfrage aus dem Luftverkehr (Artikel 1 Absatz 4a) und dem Seeverkehr

Der Vorschlag sieht vor, dass die Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate geändert wird, um die Luftverkehrsemissionen und die für den Luftverkehr vergebenen Zertifikate einzubeziehen. Mit der Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates³² wurde Artikel 12 Absatz 3 der EU-EHS-Richtlinie geändert, um allen Betreibern zu ermöglichen, alle vergebenen Zertifikate, einschließlich der Zertifikate für den Luftverkehr, zur Erfüllung ihrer Abgabeverpflichtungen zu verwenden. Die Genauigkeit und die Wirksamkeit der Reserve als Maßstab für die Stabilität des Marktes durch Angebot und Nachfrage werden verbessert, indem Luftverkehrszertifikate in die Berechnung der Reserve einbezogen werden und gleichzeitig ihre ökologische Integrität gewahrt bleibt. Wenn dieser Vorschlag zur Änderung des EU-EHS angenommen wird, werden bei der Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Änderung auch die für den Luftverkehr vergebenen Zertifikate und dessen Emissionen sowie die abgegebenen Zertifikate berücksichtigt. Es gibt zwar keine separaten Zertifikate für den Seeverkehr, der Wortlaut muss dennoch dahin gehend geändert werden, dass die Zertifikate und Emissionen des Seeverkehrs bei der Berechnung einbezogen werden, da in der Richtlinie bisher nur von Emissionen und Zertifikaten für Anlagen die Rede ist. Um Verzerrungen zu vermeiden, wenn die Anforderungen für den Seeverkehr schrittweise eingeführt werden, wird die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den abgegebenen Zertifikaten für den Seeverkehr, die nicht versteigert, sondern gelöscht werden, zu der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate addiert, als ob die Zertifikate vergeben worden wären.³³

³² [Verordnung \(EU\) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierenden Mechanismus ab 2021 \(ABl. L 350 vom 29.12.2017, S. 7\).](#)

³³ In ähnlicher Weise wie bei der Verbuchung der Flexibilitätsmöglichkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf den Zugriff auf EU-EHS-Zertifikate, die bei der Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate berücksichtigt werden, wie in Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021

Einstellungsrate (Artikel 1 Absatz 5)

Die Einstellungsrate wird geändert, um dem „Schwelleneffekt“ Rechnung zu tragen, zu dem es kommen kann, wenn die TNAC sehr nahe an der Obergrenze liegt. In diesem Fall kann die Tatsache, dass ein Zertifikat mehr oder eines weniger in Umlauf gebracht wird, dazu führen, dass Zertifikate in die Reserve eingestellt werden oder eben nicht, je nachdem, ob die Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate über oder unter der Schwelle liegt. Die Unsicherheit, ob dies geschieht oder nicht, birgt die Gefahr von Preisschwankungen auf dem Markt.

Der Vorschlag sieht eine Änderung des Mechanismus der Einstellungsrate vor. Vorgeschlagen wird eine Puffer-Einstellungsrate für die MSR, wenn die Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate zwischen 833 Millionen und 1096 Millionen liegt. In diesem Fall beläuft sich die Einstellungsrate auf die Differenz zwischen der Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate und der Schwelle von 833 Millionen. Solange die Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate über 1096 Millionen liegt, würde die reguläre Einstellungsrate gelten (24 % bis 2030).

Die Zahl von 1096 Millionen Zertifikaten wurde gewählt, weil bei dieser Menge die Einstellungsrate von 24 % und die Differenz zwischen der TNAC und dem oberen Schwellenwert sehr nah beieinander liegen. Dadurch wird der Schwelleneffekt vermieden und gleichzeitig für eine wirksame MSR-Einstellungsrate gesorgt, wenn die Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate höher ist.

Definition der Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate (Artikel 1 Absatz 5)

Bei der Berechnung der Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate werden gemäß der Formel nur vergebene und nicht in die Reserve eingestellte Zertifikate in das Angebot an Zertifikaten einbezogen; die Menge der Zertifikate in der Reserve wird nicht länger vom Angebot an Zertifikaten abgezogen. Durch diese Änderung wird die Berechnung der Gesamtmenge der im Umlauf befindlichen Zertifikate klarer, und sie hat keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis, einschließlich der früheren Berechnungen der TNAC.

Gültigkeitsverfallsregel (Artikel 1 Absatz 5a)

Ab 2023 werden die Zertifikate in der Marktstabilitätsreserve (MSR), die die Menge der im vorangegangenen Jahr versteigerten Zertifikate übersteigen, für ungültig erklärt. Die Menge der im vorangegangenen Jahr versteigerten Zertifikate hängt allerdings von verschiedenen Faktoren ab wie der Obergrenze und der Anwendung der MSR selbst. Damit besser absehbar ist, wie viele Zertifikate nach dem Gültigkeitsverfall noch in der Reserve verbleiben, wird vorgeschlagen, die Zahl der Zertifikate in der Reserve auf 400 Millionen zu begrenzen. Diese Zahl entspricht auch dem unteren Schwellenwert für die Gesamtmenge der im Umlauf

bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 vorgesehen (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 26).

befindlichen Zertifikate, bei dessen Unterschreitung Zertifikate aus der MSR freigegeben werden.

Marktstabilitätsreserve (MSR) für den Emissionshandel für den Straßenverkehr und Gebäude (Artikel 1a)

Um das Risiko von Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage zu mindern, wird auch im Emissionshandel für den Straßenverkehr und Gebäude eine Marktstabilitätsreserve eingesetzt, in die bzw. aus der je nach den Schwellen für überschüssige Zertifikate auf dem betreffenden Markt Zertifikate eingestellt oder freigegeben werden. Damit die MSR vom Beginn des Emissionshandels in den beiden Sektoren an als wirksames Instrument gegen Ungleichgewichte auf dem Markt eingesetzt werden kann, wird darüber hinaus eine bestimmte Menge an Zertifikaten für die neuen Sektoren in die Reserve eingestellt. Um dem potenziellen Risiko übermäßiger Preisschwankungen zu begegnen, sind Maßnahmen vorgesehen, um die Freigabe zusätzlicher Zertifikate aus der Marktstabilitätsreserve zu ermöglichen. Der Auslösemechanismus für diese zusätzliche Freigabe basiert allerdings auf dem Anstieg des durchschnittlichen Zertifikatpreises und nicht auf dem Überschuss an Zertifikaten im Markt.

Die wichtigsten Elemente der Verordnung (EU) 2015/757 („MRV-Verordnung“), die mit diesem Vorschlag geändert werden:

Der Vorschlag sieht neue Definitionen der Begriffe „Verwaltungsbehörde“ und „aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene“ vor. Außerdem müssen Unternehmen gemäß den vorgeschlagenen Änderungen ihre Monitoringkonzepte den zuständigen Verwaltungsbehörden zur Genehmigung vorlegen (geänderte Artikel 6 und 7), aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene melden (geänderter Artikel 4) und nach der Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene (geänderte Artikel 13 bis 16) diese geprüften aggregierten Daten der zuständigen Verwaltungsbehörde übermitteln (neuer Artikel 11a und geänderter Artikel 12). Die Prüfstelle ist nicht verpflichtet, den Emissionsbericht auf Schiffsebene und den Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 zu prüfen, da diese Berichte auf Schiffsebene bereits geprüft wurden. Mit dem Vorschlag wird der Kommission ferner die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Überwachungsmethoden und -vorschriften zu erlassen, um sie an die Erfordernisse des Emissionshandels anzupassen (geänderter Artikel 5 Absatz 2) und die Verordnung (EU) 2015/757 zu ergänzen durch die Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten und deren Änderungen durch die Verwaltungsbehörden, die Vorschriften für die Überwachung, Meldung und Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene (Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5 und Artikel 11a Absatz 4) sowie die Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und für die Erstellung eines Auditberichts in Bezug auf die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene (Artikel 13 Absatz 6 und Artikel 15 Absatz 6).

Indem dieser Vorschlag Änderungen der MRV-Verordnung vorsieht, ergänzt er den Kommissionsvorschlag COM(2019) 38 final.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das im Dezember 2015 als Teil des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) geschlossene Übereinkommen von Paris (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“)³ trat im November 2016 in Kraft. Seine Vertragsparteien haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.
- (2) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der von der Kommission am 11. Dezember 2019 angenommenen Mitteilung über den europäischen Grünen Deal⁴.
- (3) Der europäische Grüne Deal kombiniert ein umfassendes Paket sich gegenseitig verstärkender Maßnahmen und Initiativen, mit denen in der EU bis 2050 Klimaneutralität erreicht werden soll, und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, die Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

³ Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

⁴ COM(2019) 640 final.

modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu machen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der Union geschützt, bewahrt und verbessert und die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang unterschiedlich auf Frauen und Männer aus und hat besondere Konsequenzen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten oder Menschen nicht-weißer Hautfarbe. Es muss daher sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und niemand zurückgelassen wird.

- (4) Die Notwendigkeit und der Wert des europäischen Grünen Deals sind vor dem Hintergrund der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union noch gewachsen; denn sie haben gezeigt, dass unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber externen Schocks verbessern und frühzeitig handeln müssen, um solche Auswirkungen zu verhindern oder abzufedern. Die europäischen Bürgerinnen und Bürger sind nach wie vor fest davon überzeugt, dass dies insbesondere für den Klimawandel gilt.⁵
- (5) Die Union hat sich mit dem aktualisierten, national festgelegten Beitrag, der dem UNFCCC-Sekretariat am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde⁶, verpflichtet, die gesamtwirtschaftlichen Nettotreibhausgasemissionen der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken.
- (6) In der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ hat die Union das Ziel der gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität bis 2050 rechtlich verankert. Mit der genannten Verordnung wird auch eine verbindliche EU-interne Verpflichtung zur Reduktion der Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 bis 2030 festgelegt.
- (7) Zur Verwirklichung dieser Emissionsminderung müssen alle Wirtschaftssektoren einen Beitrag leisten. Daher sollte das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS), das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ eingeführt wurde, um auf kostenwirksame und wirtschaftlich effiziente Weise auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken, ehrgeiziger gestaltet werden und zwar in einer Weise, die dieser gesamtwirtschaftlichen Zielvorgabe für die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 entspricht.

⁵ Eurobarometer-Sonderumfrage 513 zum Klimawandel, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_de).

⁶ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁷ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

⁸ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

- (8) Das EU-EHS sollte Anreize für die Produktion in Anlagen bieten, die weniger oder keine Treibhausgase ausstoßen. Daher sollte die Beschreibung einiger Kategorien von Tätigkeiten in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG geändert werden, um die Gleichbehandlung der Anlagen in den betreffenden Sektoren zu gewährleisten. Darüber hinaus sollte die kostenlose Zuteilung für die Herstellung eines Produkts unabhängig von der Art des Produktionsverfahrens erfolgen. Daher ist es notwendig, die Definition der Produkte, der Verfahren und Emissionen für einige Benchmarks zu ändern, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für neue und bestehende Technologien zu gewährleisten. Außerdem ist es erforderlich, die Aktualisierung der Benchmarkwerte für Raffinerien von jener für Wasserstoff zu entkoppeln, um der zunehmenden Bedeutung der Wasserstoffherzeugung außerhalb des Raffineriesektors Rechnung zu tragen.
- (9) Die Richtlinie 96/61/EG des Rates⁹ wurde durch die Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ aufgehoben. Die Bezugnahmen auf die Richtlinie 96/61/EG in Artikel 2 und Anhang IV der Richtlinie 2003/87/EG sollten entsprechend aktualisiert werden. Angesichts der Notwendigkeit dringender gesamtwirtschaftlicher Emissionsreduktionen sollten die Mitgliedstaaten die unter das EU-EHS fallenden Treibhausgasemissionen mithilfe anderer Maßnahmen als der Emissionsgrenzwerte gemäß der Richtlinie 2010/75/EU verringern können.
- (10) In ihrer Mitteilung „Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle“¹¹ ruft die Kommission dazu auf, die EU auf Kurs zu ihrem Null-Schadstoff-Ziel für 2050 zu bringen, indem die Verschmutzung in Luft, Binnengewässern, Meeren und Böden auf ein Niveau reduziert wird, bei dem davon ausgegangen werden kann, dass es nicht mehr schädlich für die Gesundheit und die natürlichen Ökosysteme ist. Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2010/75/EU, die das wichtigste Instrument zur Regulierung der Emissionen von Schadstoffen in Luft, Wasser und Boden darstellt, werden häufig auch eine Verringerung der Treibhausgasemissionen ermöglichen. Im Einklang mit Artikel 8 der Richtlinie 2003/87/EG sollten die Mitgliedstaaten die Koordinierung zwischen den Genehmigungsanforderungen der Richtlinie 2003/87/EG und jenen der Richtlinie 2010/75/EU sicherstellen.
- (11) Angesichts der Tatsache, dass neue innovative Technologien häufig eine Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen und Schadstoffen ermöglichen werden, ist es wichtig, Synergien zwischen den politischen Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen und Schadstoffen, insbesondere der Richtlinie 2010/75/EU, zu gewährleisten und ihre Wirksamkeit in dieser Hinsicht zu überprüfen.
- (12) Die Bestimmung des Begriffs „Stromerzeuger“ diente der Festlegung der Höchstmenge der dem Sektor im Zeitraum 2013–2020 kostenlos zuzuteilenden Zertifikate, führte jedoch zu einer unterschiedlichen Behandlung von KWK-Kraftwerken und Industrieanlagen. Um Anreize für die Nutzung hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplung zu schaffen und im Interesse der Gleichbehandlung aller Anlagen,

⁹ Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (ABl. L 257 vom 10.10.1996, S. 26).

¹⁰ [Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen \(integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung\) \(ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17\).](#)

¹¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ (COM(2021) 400 final).

denen für die Wärme- und Fernwärmeerzeugung kostenlos Zertifikate zugeteilt werden, sollten alle Bezugnahmen auf Stromerzeuger in der Richtlinie 2003/87/EG gestrichen werden. Darüber hinaus wird in der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission¹² festgelegt, für welche industriellen Verfahren Anspruch auf kostenlose Zuteilung besteht. Daher sind die Bestimmungen über die Abscheidung und Speicherung von CO₂ in Artikel 10a Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG hinfällig geworden und sollten gestrichen werden.

- (13) Treibhausgase, die nicht direkt in die Atmosphäre freigesetzt werden, sollten als Emissionen im Rahmen des EU-EHS betrachtet werden, und es sollten Zertifikate dafür abgegeben werden, es sei denn, sie werden gemäß der Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ in einer Speicherstätte gespeichert oder dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, in denen die Bedingungen festgelegt werden, unter denen Treibhausgase als dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden anzusehen sind, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen, einschließlich der Erlangung eines Zertifikats für CO₂-Abbau, gegebenenfalls mit Blick auf regulatorische Entwicklungen in Bezug auf die Zertifizierung des CO₂-Abbaus.
- (14) Fahrten des internationalen Seeverkehrs zwischen Häfen im Hoheitsgebiet von zwei verschiedenen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten waren das einzige Transportmittel, das nicht unter die früheren Verpflichtungen der Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen fiel. Die Emissionen aus Brennstoffen, die in der Union für Fahrten verkauft werden, die aus einem Mitgliedstaat abgehen und in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland ankommen, sind seit 1990 um rund 36 % gestiegen. Diese Emissionen machen annähernd 90 % aller Schifffahrtsemissionen der Union aus, da die Emissionen aus Brennstoffen, die in der Union für Fahrten verkauft werden, die aus demselben Mitgliedstaat abgehen und dort ankommen, seit 1990 um 26 % gesenkt wurden. Wenn nichts unternommen wird, werden die Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr zwischen 2015 und 2030 voraussichtlich um rund 14 % und zwischen 2015 und 2050 um 34 % steigen. Falls die Auswirkungen des Seeverkehrs auf den Klimawandel wie prognostiziert zunehmen, würde dies die von anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erzielten Reduzierungen erheblich untergraben.
- (15) Im Jahr 2013 nahm die Kommission eine Strategie zur schrittweisen Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in die Politik der Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen an. Als ersten Schritt im Rahmen dieses Ansatzes hat die Union mit der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des

¹² Delegierte Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission vom 19. Dezember 2018 zur Festlegung EU-weiter Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 59 vom 27.2.2019, S. 8).

¹³ Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114).

Rates¹⁴ ein System für die Überwachung von Emissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen eingerichtet, gefolgt von der Festlegung von Reduktionszielen für den Seeverkehr und der Anwendung einer marktbasierter Maßnahme. Im Einklang mit der Verpflichtung der beiden gesetzgebenden Organe gemäß der Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ sollten die Maßnahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) oder der Union ab 2023 beginnen, einschließlich der Vorbereitungsarbeiten für die Annahme und Durchführung einer Maßnahme, mit der sichergestellt wird, dass der Sektor gebührend zu den Anstrengungen beiträgt, die erforderlich sind, um die im Rahmen des Übereinkommens von Paris vereinbarten Ziele zu erreichen, und dass alle Interessenträger dem angemessenen Rechnung tragen.

- (16) Gemäß der Richtlinie (EU) 2018/410 soll die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die im Rahmen der IMO erzielten Fortschritte im Hinblick auf ein ehrgeiziges Emissionsreduktionsziel und über Begleitmaßnahmen vorlegen, um zu gewährleisten, dass der Seeverkehr gebührend zu den zur Erreichung der Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris erforderlichen Anstrengungen beiträgt. Die Bemühungen der IMO um die Begrenzung der globalen Emissionen aus der internationalen Seeschiffahrt sind bereits im Gange und sollten gefördert werden. Die jüngsten Fortschritte, die im Rahmen der IMO erzielt wurden, sind zwar zu begrüßen, doch werden diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen.
- (17) Im europäischen Grünen Deal hat die Kommission ihre Absicht bekundet, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um den Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs durch einen Maßnahmenkatalog entgegenzuwirken, der es der Union ermöglicht, ihre Emissionsreduktionsziele zu erreichen. In diesem Zusammenhang sollte die Richtlinie 2003/87/EG dahin gehend geändert werden, dass der Seeverkehr in das EU-EHS einbezogen wird, um sicherzustellen, dass dieser Sektor zu den ehrgeizigeren Klimazielen der Union sowie zu den Zielen des Übereinkommens von Paris beiträgt, wonach die Industrieländer die Führung übernehmen müssen, indem sie gesamtwirtschaftliche Emissionsreduktionsziele festlegen, während die Entwicklungsländer angehalten werden, im Laufe der Zeit auf gesamtwirtschaftliche Emissionsreduktions- oder -begrenzungsziele hinzuarbeiten¹⁶. Angesichts der Tatsache, dass Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr außerhalb Europas ab Januar 2021 durch einen globalen marktbasierter Mechanismus begrenzt werden sollen, während weiterhin keine Maßnahmen zur Festsetzung von Obergrenzen für Emissionen aus dem Seeverkehr oder deren Bepreisung ergriffen werden, sollte das EU-EHS einen Anteil der Emissionen aus Fahrten zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Drittlandes abdecken, wobei das Drittland über geeignete Maßnahmen in Bezug auf den anderen Anteil der Emissionen entscheiden kann. Die Ausweitung des EU-EHS

¹⁴ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

¹⁵ Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Unterstützung kosteneffizienter Emissionsreduktionen und zur Förderung von Investitionen mit geringem CO₂-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).

¹⁶ Übereinkommen von Paris, Artikel 4 Absatz 4.

auf den Seeverkehr sollte daher die Hälfte der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, die Hälfte der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchführen, die gesamten Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, und die gesamten Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats umfassen. Diese Vorgehensweise gilt als pragmatische Lösung für die Frage der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und Fähigkeiten, die im Rahmen des UNFCCC seit Langem eine Herausforderung darstellt. Die Abdeckung eines Teils der Emissionen aus ein- und ausgehenden Fahrten zwischen der Union und Drittländern gewährleistet die Wirksamkeit des EU-EHS, insbesondere dadurch, dass die Auswirkungen der Maßnahme auf die Umwelt im Vergleich zu einem geografischen Anwendungsbereich, der auf Fahrten innerhalb der EU beschränkt ist, erhöht werden, während gleichzeitig das Risiko des Ausweichens auf andere Häfen und einer Verlagerung von Umladetätigkeiten aus der Union begrenzt werden. Um eine reibungslose Einbeziehung des Sektors in das EU-EHS zu gewährleisten, sollte die Abgabe von Zertifikaten durch Schifffahrtsunternehmen in Bezug auf die geprüften Emissionen, die für den Zeitraum 2023–2025 gemeldet wurden, schrittweise erhöht werden. Sofern in diesen Jahren weniger Zertifikate für geprüfte Emissionen aus dem Seeverkehr abgegeben werden, sollte zum Schutz der Umweltintegrität des Systems, sobald die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den zurückgegebenen Zertifikaten für jedes Jahr festgestellt wurde, eine entsprechende Anzahl von Zertifikaten gelöscht werden. Ab 2026 sollten Schifffahrtsunternehmen die Anzahl der Zertifikate abgeben, die ihren im Vorjahr gemeldeten geprüften Emissionen entspricht.

- (18) Um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen, sollten die Bestimmungen der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Seeverkehr unter Berücksichtigung der internationalen Entwicklungen und Anstrengungen fortlaufend überprüft werden, einschließlich der zweiten weltweiten Bestandsaufnahme im Jahr 2028 und der darauffolgenden weltweiten Bestandsaufnahmen, die alle fünf Jahre durchgeführt werden, damit die anschließenden national festgelegten Beiträge danach ausgerichtet werden können. Insbesondere sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat noch vor der zweiten globalen Bestandsaufnahme im Jahr 2028 – und somit spätestens bis zum 30. September 2028 – über die Fortschritte bei den Verhandlungen der IMO über einen globalen marktbasierten Mechanismus Bericht erstatten. In ihrem Bericht sollte die Kommission die Instrumente der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation analysieren und gegebenenfalls bewerten, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG in Unionsrecht umgesetzt werden können. Die Kommission sollte in ihren Bericht gegebenenfalls Vorschläge aufnehmen.
- (19) Die Kommission sollte die Funktionsweise der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Seeverkehr im Lichte der Erfahrungen mit ihrer Anwendung, auch im Hinblick auf mögliche ausweichende Praktiken, überprüfen und anschließend Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Wirksamkeit vorschlagen.
- (20) Die für die Einhaltung des EU-EHS verantwortliche Person oder Organisation sollte das Schifffahrtsunternehmen sein, definiert als Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person, wie der Geschäftsführer oder der Bareboat-Charterer,

der/die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat und sich bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung ergeben. Diese Definition beruht auf der Bestimmung des Begriffs „Schiffahrtsunternehmen“ in Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/757 und steht im Einklang mit dem globalen Datenerhebungssystem, das 2016 von der IMO eingeführt wurde. Im Einklang mit dem Verursacherprinzip könnte das Schiffahrtsunternehmen im Wege einer vertraglichen Vereinbarung die Stelle, die unmittelbar für die für die CO₂-Emissionen des Schiffes maßgeblichen Entscheidungen verantwortlich ist, für die Kosten der Einhaltung der Vorschriften im Rahmen dieser Richtlinie haftbar machen. Dies wäre normalerweise die Stelle, die für die Wahl des Brennstoffs, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffes verantwortlich ist.

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

- (23) Schifffahrtsunternehmen sollten ihre aggregierten Emissionsdaten aus dem Seeverkehr im Einklang mit den Vorschriften der Verordnung (EU) 2015/757 auf Unternehmensebene überwachen und melden. Die Berichte über aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene sollten gemäß den Bestimmungen der genannten Verordnung überprüft werden. Ferner sollte vorgesehen werden, dass die Prüfstelle im Zuge der Überprüfungen auf Unternehmensebene den Emissionsbericht auf Schiffsebene und den Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 2 der genannten Verordnung nicht überprüfen muss, da diese Berichte auf Schiffsebene bereits geprüft worden sind.
- (24) Auf der Grundlage der Erfahrungen mit ähnlichen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Umweltschutz sollte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) oder eine andere einschlägige Organisation im Einklang mit ihrem Mandat gegebenenfalls die Kommission und die Verwaltungsbehörden bei der Umsetzung der Richtlinie 2003/87/EG unterstützen. Aufgrund ihrer Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EU) 2015/757 und ihrer IT-Instrumente könnte die EMSA die Verwaltungsbehörden insbesondere bei der Überwachung von CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr, der Berichterstattung darüber und der Prüfung dieser Emissionen, die durch in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende maritime Tätigkeiten verursacht werden, unterstützen, indem sie den Informationsaustausch erleichtert oder Leitlinien und Kriterien entwickelt.
- (25) Mit der Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ wurde Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG geändert, um allen Betreibern die Möglichkeit zu geben, alle vergebenen Zertifikate zu verwenden. Die Anforderung, dass Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen eine Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e der genannten Richtlinie enthalten müssen, sollte entsprechend angepasst werden.
- (26) Um das Emissionsreduktionsziel der Union für 2030 zu erreichen, müssen die Emissionen der unter das EU-EHS fallenden Sektoren gegenüber 2005 um 61 % gesenkt werden. Die unionsweite Menge der Zertifikate im Rahmen des EU-EHS muss verringert werden, um das notwendige langfristige CO₂-Preissignal zu schaffen und die Dekarbonisierung weiter voranzutreiben. Zu diesem Zweck sollte der lineare Kürzungsfaktor erhöht werden, auch unter Berücksichtigung der Emissionen aus dem Seeverkehr. Letztere sollten aus den Emissionen aus Seeverkehrstätigkeiten abgeleitet werden, die in der Union gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 für die Jahre 2018 und 2019 gemeldet wurden, und ab dem Jahr 2021 durch den linearen Kürzungsfaktor angepasst wurden.
- (27) Angesichts der Tatsache, dass mit dieser Richtlinie die Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf einen Umsetzungszeitraum, der bereits am 1. Januar 2021 begonnen hat, geändert wird, sollte der steilere lineare Kürzungspfad des EU-EHS im Interesse von Planungssicherheit, Umweltwirksamkeit und Einfachheit von 2021 bis 2030 einer gerade Linie entsprechen, um im Rahmen des EU-EHS bis 2030 Emissionsreduktionen von 61 % zu erreichen; dies stellt einen geeigneten Zwischenschritt auf dem Weg zur gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität der Union

¹⁷ [Verordnung \(EU\) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021 \(ABl. L 350 vom 29.12.2017, S. 7\).](#)

bis 2050 dar. Da der erhöhte lineare Kürzungsfaktor erst ab dem Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie gelten kann, sollte die Gesamtmenge der Zertifikate durch eine einmalige Verringerung gesenkt werden, sodass sie dem Niveau entspricht, als wäre die jährliche Kürzung ab 2021 vorgenommen worden.

- (28) Zur Erreichung der ehrgeizigeren Klimaschutzziele werden beträchtliche öffentliche Mittel in der EU benötigt, und die nationalen Haushalte müssen auf die Klimawende ausgerichtet werden. Um die erheblichen klimabezogenen Ausgaben im EU-Haushalt zu ergänzen und zu verstärken, sollten alle Versteigerungseinnahmen, die nicht dem Unionshaushalt zugewiesen werden, für klimabezogene Zwecke verwendet werden. Dazu gehört auch finanzielle Unterstützung, um soziale Aspekte in Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen durch Senkung von verzerrend wirkenden Steuern anzugehen. Um den Verteilungseffekten und sozialen Folgen des Übergangs in einkommensschwachen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, sollte von [Jahr des Inkrafttretens der Richtlinie] bis 2030 außerdem ein zusätzlicher Anteil von 2,5 % der unionsweiten Menge von Zertifikaten verwendet werden, um über den Modernisierungsfonds gemäß Artikel 10d der Richtlinie 2003/87/EG die Energiewende der Mitgliedstaaten mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf von weniger als 65 % des Unionsdurchschnitts im Zeitraum 2016–2018 zu finanzieren.
- (29) Es sollten weitere Anreize zur Verringerung der Treibhausgasemissionen durch den Einsatz kostenwirksamer Technologien geschaffen werden. Zu diesem Zweck sollte die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten an ortsfeste Anlagen ab 2026 von Investitionen in Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verringerung der Emissionen abhängig gemacht werden. Eine Konzentration auf größere Energieverbraucher würde zu einer erheblichen Verringerung der Belastung von Unternehmen mit geringerem Energieverbrauch führen, bei denen es sich um kleine und mittlere Unternehmen oder Kleinstunternehmen handeln könnte. [Verweis noch anhand der überarbeiteten Energieeffizienzrichtlinie zu bestätigen]. Die einschlägigen delegierten Rechtsakte sollten entsprechend angepasst werden.
- (30) Das CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM), das mit der Verordnung (EU) [.../..] des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ eingerichtet wurde, ist eine Alternative zur kostenlosen Zuteilung, um dem Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen entgegenzuwirken. Soweit Sektoren und Teilsektoren unter diese Maßnahme fallen, sollten sie keine kostenlose Zuteilung erhalten. Allerdings bedarf es einer Übergangsfrist, in der die kostenlose Zuteilung schrittweise abgeschafft wird, damit sich Erzeuger, Einführer und Händler an die neue Regelung anpassen können. Die Verringerung der kostenlosen Zuteilung sollte durch die Anwendung eines Faktors auf die kostenlose Zuteilung für CBAM-Sektoren umgesetzt werden, während das CBAM schrittweise eingeführt wird. Dieser Prozentsatz (CBAM-Faktor) sollte während des Übergangszeitraums zwischen dem Inkrafttreten der [CBAM-Verordnung] und 2025 bei 100 % und im Jahr 2026 bei 90 % liegen und jährlich um 10 Prozentpunkte gesenkt werden, bis 0 % erreicht sind und damit die kostenlose Zuteilung im zehnten Jahr abgeschafft ist. Die einschlägigen delegierten Rechtsakte über die kostenlose Zuteilung sollten für die Sektoren und Teilsektoren, die unter das CBAM fallen, entsprechend angepasst werden. Die Zertifikate, die den CBAM-Sektoren auf der Grundlage dieser Berechnung (CBAM-Nachfrage) nicht mehr kostenlos zugeteilt

¹⁸ [Bitte vollständige Amtsblattfundstelle einfügen.]

werden, müssen versteigert werden, und die Einnahmen fließen in den Innovationsfonds, um Innovationen in den Bereichen CO₂-arme Technologien, CO₂-Abscheidung und -Nutzung (CCU), Abscheidung und geologische Speicherung von CO₂ (CCS), erneuerbare Energien und Energiespeicherung in einer Weise zu unterstützen, die zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt. Projekten in CBAM-Sektoren sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Um den Anteil der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für die Nicht-CBAM-Sektoren einzuhalten, sollte die endgültige Menge, die von der kostenlosen Zuteilung abzuziehen und zu versteigern ist, auf der Grundlage des Anteils der CBAM-Nachfrage am Bedarf aller Sektoren, die kostenlose Zuteilungen erhalten, an kostenlosen Zuteilungen berechnet werden.

- (31) Um den technischen Fortschritt besser widerzuspiegeln, die entsprechenden Benchmarkwerte an den jeweiligen Zuteilungszeitraum anzupassen und gleichzeitig Anreize zur Emissionsreduzierung zu schaffen und Innovationen angemessen zu belohnen, sollte die maximale Anpassung der Benchmarkwerte von 1,6 % auf 2,5 % pro Jahr angehoben werden. Für den Zeitraum von 2026 bis 2030 sollten die Benchmarkwerte daher in einer Spanne von 4 % bis 50 % gegenüber dem für den Zeitraum von 2013 bis 2020 geltenden Wert angepasst werden.
- (32) Ein umfassender Innovationsansatz ist für die Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals von entscheidender Bedeutung. Auf EU-Ebene werden die erforderlichen Forschungs- und Innovationsanstrengungen unter anderem durch Horizont Europa unterstützt, das umfangreiche Finanzmittel und neue Instrumente für die neu unter das EU-EHS fallenden Sektoren umfasst. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die nationalen Umsetzungsvorschriften Innovationen nicht behindern und technologieneutral sind.
- (33) Der in Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG genannte Anwendungsbereich des Innovationsfonds sollte ausgeweitet werden, um Innovationen im Bereich CO₂-armer Technologien und Prozesse zu fördern, die den Brennstoffverbrauch in den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr betreffen. Darüber hinaus sollte der Innovationsfonds dazu dienen, Investitionen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs zu unterstützen, einschließlich Investitionen in nachhaltige alternative Brennstoffe wie Wasserstoff und Ammoniak, die aus erneuerbaren Quellen hergestellt werden, sowie emissionsfreie Antriebstechnologien wie Windtechnologien. In Anbetracht dessen, dass Einnahmen aus Sanktionen gemäß der Verordnung xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]¹⁹ dem Innovationsfonds gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung als externe zweckgebundene Einnahmen zugewiesen werden, sollte die Kommission sicherstellen, dass die Unterstützung innovativer Projekte zur Beschleunigung der Entwicklung und des Einsatzes erneuerbarer und CO₂-armer Brennstoffe im Seeverkehr gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] gebührend berücksichtigt wird. Um sicherzustellen, dass innerhalb dieses erweiterten Anwendungsbereichs ausreichende Mittel für Innovationen zur Verfügung stehen, sollte der Innovationsfonds um 50 Millionen Zertifikate aufgestockt werden, bei denen es sich entsprechend dem derzeitigen Anteil der Mittel, die aus der jeweiligen Quelle für den Innovationsfonds bereitgestellt werden, zum Teil um Zertifikate handelt, die andernfalls versteigert werden könnten, und zum Teil um Zertifikate, die andernfalls kostenlos zugeteilt werden könnten.

¹⁹ [Fundstelle der „FuelEU Maritime“-Verordnung einfügen].

- (34) Gemäß Artikel 10 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1122 der Kommission²⁰ werden in Fällen, in denen Luftfahrzeugbetreiber keine unter das EU-EHS fallenden Flüge mehr durchführen, ihre Konten auf den Status „ausgeschlossen“ geschaltet, und von diesen Konten dürfen keine Vorgänge mehr veranlasst werden. Um die Umweltintegrität des Systems zu wahren, sollten Zertifikate, die aufgrund der Schließung ihrer Konten nicht an Luftfahrzeugbetreiber vergeben werden, verwendet werden, um etwaige Fehlbeträge bei den abgegebenen Zertifikaten dieser Betreiber zu decken, und verbleibende Zertifikate sollten genutzt werden, um Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels zu beschleunigen, indem sie in den Innovationsfonds eingestellt werden.
- (35) CO₂-Differenzverträge (*Carbon Contracts for Difference*, CCDs) sind ein wichtiges Element, um Emissionssenkungen in der Industrie auszulösen, da sie die Möglichkeit bieten, Geldgebern für in innovative klimafreundliche Technologien einen Preis zu garantieren, durch den CO₂-Emissionsreduktionen belohnt werden, der über den derzeitigen Preisniveaus im EU-EHS liegt. Das Spektrum der Maßnahmen, die aus dem Innovationsfonds unterstützt werden können, sollte ausgeweitet werden, um Projekte durch preisorientierte Ausschreibungen wie CCDs zu unterstützen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu den genauen Vorschriften für diese Art der Unterstützung zu erlassen.
- (36) Wird die Tätigkeit einer Anlage vorübergehend ausgesetzt, so wird die kostenlose Zuteilung an die Aktivitätsraten angepasst, die jährlich gemeldet werden müssen. Darüber hinaus können die zuständigen Behörden die Vergabe von Emissionszertifikaten an Anlagen, die ihren Betrieb eingestellt haben, aussetzen, solange keine Hinweise darauf bestehen, dass sie ihren Betrieb wieder aufnehmen werden. Daher sollten die Betreiber nicht mehr verpflichtet sein, gegenüber der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass ihre Anlage die Produktion innerhalb einer festgelegten und angemessenen Frist wiederaufnehmen wird, falls die Aktivitäten vorübergehend eingestellt werden.
- (37) Berichtigungen der kostenlosen Zuteilung an ortsfeste Anlagen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG können die Zuteilung zusätzlicher kostenloser Zertifikate oder die Rückübertragung überschüssiger Zertifikate erfordern. Die gemäß Artikel 10a Absatz 7 der Richtlinie 2003/87/EG in Form einer Reserve für neue Marktteilnehmer bereitgehaltenen Zertifikate sollten für diese Zwecke verwendet werden.
- (38) Der Anwendungsbereich des Modernisierungsfonds sollte an die jüngsten Klimaziele der Union angepasst werden, indem vorgeschrieben wird, dass die Investitionen mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und der Verordnung (EU) 2021/1119 im Einklang stehen müssen, und die Unterstützung für Investitionen im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen abgeschafft wird. Darüber hinaus sollte der Anteil des Modernisierungsfonds, der für vorrangige Investitionen eingesetzt werden muss, auf 80 % erhöht werden; auf der Nachfrageseite sollte vorrangig Energieeffizienz angestrebt werden; und die Unterstützung für Privathaushalte zur Bekämpfung der Energiearmut, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, sollte in den Bereich der vorrangigen Investitionen aufgenommen werden.

²⁰ [Delegierte Verordnung \(EU\) 2019/1122 der Kommission vom 12. März 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Funktionsweise des Unionsregisters \(ABl. L 177 vom 2.7.2019, S. 3\).](#)

- (39) In der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission²¹ sind Vorschriften für die Überwachung von Emissionen aus Biomasse festgelegt, die mit den in den Rechtsvorschriften der Union über erneuerbare Energien festgelegten Vorschriften für die Nutzung von Biomasse im Einklang stehen. Da die Rechtsvorschriften zu den Nachhaltigkeitskriterien für Biomasse mit den neuesten Vorschriften der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates²² ausführlicher werden, sollte die Übertragung von Durchführungsbefugnissen gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG ausdrücklich auf die Annahme der notwendigen Anpassungen für die Anwendung der Nachhaltigkeitskriterien für Biomasse, einschließlich Biokraftstoffe, flüssige Biobrennstoffe und Biomasse-Brennstoffe, im EU-EHS ausgeweitet werden. Darüber hinaus sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um festzulegen, wie die Speicherung von Emissionen aus Mischungen von Biomasse mit Emissionsfaktor Null und Biomasse, die nicht aus Quellen mit Emissionsfaktor Null stammt, zu berücksichtigen ist.
- (40) Erneuerbare flüssige und gasförmige erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Brennstoffe können wichtig sein, um die Treibhausgasemissionen in Sektoren zu verringern, in denen es schwierig ist, CO₂-Emissionen zu senken. Werden wiederverwertete kohlenstoffhaltige Brennstoffe und erneuerbare flüssige und gasförmige erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs aus im Rahmen einer unter diese Richtlinie fallenden Tätigkeit abgeschiedenem CO₂ hergestellt, so sollten die Emissionen im Rahmen dieser Tätigkeit berücksichtigt werden. Um sicherzustellen, dass erneuerbare flüssige und gasförmige Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Brenn- bzw. Kraftstoffe zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen, und um eine Doppelzählung für entsprechende Brennstoffe zu vermeiden, sollte die Befugnisübertragung in Artikel 14 Absatz 1 ausdrücklich auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten durch die Kommission ausgeweitet werden, in denen die erforderlichen Anpassungen festgelegt werden, um der möglichen Freisetzung von CO₂ Rechnung zu tragen und Doppelzählungen zu vermeiden, damit angemessene Anreize bestehen, wobei auch die Behandlung dieser Brenn- und Kraftstoffe gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 zu berücksichtigen ist.
- (41) Da davon ausgegangen wird, dass CO₂ auch anders als per Pipeline transportiert wird, wie zum Beispiel per Schiff und Lkw, sollte der derzeitige Geltungsbereich in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG für die Beförderung von Treibhausgasen zum Zwecke der Speicherung aus Gründen der Gleichbehandlung und unabhängig davon, ob die Transportmittel unter das EU-EHS fallen, auf alle Transportmittel ausgeweitet werden. Wenn die Emissionen aus dem Verkehr auch unter eine andere Tätigkeit gemäß der Richtlinie 2003/87/EG fallen, sollten die Emissionen dieser anderen Tätigkeit verbucht werden, um Doppelzählungen zu vermeiden.
- (42) Der Ausschluss von ausschließlich mit Biomasse betriebenen Anlagen aus dem EU-EHS hat dazu geführt, dass Anlagen, die einen hohen Anteil an Biomasse verbrennen,

²¹ Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1).

²² Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

Zufallsgewinne erzielen, weil ihnen für weit mehr als ihre tatsächlichen Emissionen kostenlos Zertifikate zugeteilt werden. Daher sollte ein Schwellenwert für die Verbrennung von Biomasse mit Emissionsfaktor Null eingeführt werden, ab dem Anlagen aus dem EU-EHS ausgeschlossen sind. Der Schwellenwert von 95 % steht im Einklang mit dem Unsicherheitsparameter gemäß Artikel 2 Nummer 16 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission²³.

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

²³ Delegierte Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission vom 19. Dezember 2018 zur Festlegung EU-weiter Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 59 vom 27.2.2019, S. 8).

²⁴ COM(2020) 562 final.

Emissionshandels sollte die Einhaltungspflicht ab der Überführung von Brennstoffen für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr, einschließlich der Verbrennung im Straßenverkehr zur Beförderung von Treibhausgasen zur geologischen Speicherung, in den steuerrechtlich freien Verkehr greifen. Um eine doppelte Erfassung zu vermeiden, sollte die Überführung von Brennstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr für andere Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nicht erfasst werden.

- (46) Die regulierten Einrichtungen in den beiden neuen Sektoren und der Ansatzpunkt der Regulierung sollten im Einklang mit dem mit der Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates²⁵ eingeführten Verbrauchsteuersystem mit den erforderlichen Anpassungen definiert werden, da diese Richtlinie bereits ein robustes Kontrollsystem in Bezug auf die Zahlung von Verbrauchsteuern für alle Brennstoffmengen vorsieht, die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden. Die Endnutzer von Brennstoffen in diesen Sektoren sollten nicht den Verpflichtungen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG unterliegen.
- (47) Die regulierten Einrichtungen, die in den Anwendungsbereich des Emissionshandelssystems in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr fallen, sollten ähnlichen Anforderungen an die Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen unterliegen wie Betreiber ortsfester Anlagen. Es müssen Vorschriften für Genehmigungsanträge, die Bedingungen für die Erteilung, den Inhalt und die Überprüfung von Genehmigungen sowie etwaige Änderungen in Bezug auf die regulierte Einrichtung festgelegt werden. Damit das neue System geordnet anlaufen kann, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die unter das neue Emissionshandelssystem fallenden regulierten Einrichtungen ab der Inbetriebnahme des Systems im Jahr 2025 über eine gültige Genehmigung verfügen.
- (48) Die Gesamtmenge der Zertifikate für den neuen Emissionshandel sollte linear gekürzt werden, um das Emissionsreduktionsziel für 2030 zu erreichen, wobei eine Emissionssenkung um 43 % bis 2030 gegenüber 2005 als kosteneffizienter Beitrag von Gebäuden und Straßenverkehr zu berücksichtigen ist. Die Gesamtmenge der Zertifikate sollte erstmals im Jahr 2026 festgelegt werden und einem bei der Emissionsobergrenze für 2024 (1 109 304 000 CO₂ t) beginnenden Minderungspfad folgen, der gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ auf der Grundlage der Referenzemissionen für diese Sektoren für den Zeitraum 2016 bis 2018 berechnet wird. Dementsprechend sollte der lineare Kürzungsfaktor auf 5,15 % festgesetzt werden. Ab 2028 sollte die Gesamtmenge der Zertifikate auf der Grundlage der für die Jahre 2024, 2025 und 2026 gemeldeten durchschnittlichen Emissionen festgelegt werden und um die gleiche ab 2024 anwendbare absolute jährliche Kürzung verringert werden, was einem linearen Kürzungsfaktor von 5,43 % gegenüber dem vergleichbaren Wert 2025 des oben definierten Minderungspfads entspricht. Liegen diese Emissionen deutlich über diesem Minderungswert und ist diese Abweichung nicht auf geringfügige

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

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

Unterschiede bei den Emissionsmessmethoden zurückzuführen, sollte der lineare Kürzungsfaktor angepasst werden, um die erforderliche Emissionsreduktion im Jahr 2030 zu erreichen.

- (49) Die Versteigerung von Zertifikaten ist die einfachste und wirtschaftlich effizienteste Methode für die Zuteilung von Emissionszertifikaten, wodurch auch Zufallsgewinne vermieden werden. Sowohl im Gebäude- als auch im Straßenverkehrssektor besteht ein relativ geringer oder kein Wettbewerbsdruck von außerhalb der Union, und sie sind keinem Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen ausgesetzt. Daher sollten Zertifikate für Gebäude und den Straßenverkehr nur versteigert und nicht kostenlos zugeteilt werden.
- (50) Um einen reibungslosen Beginn des Emissionshandels in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr zu gewährleisten und zu berücksichtigen, dass die regulierten Einrichtungen Zertifikate vorab absichern oder kaufen müssen, um ihr Preis- und Liquiditätsrisiko zu mindern, sollte frühzeitig eine größere Menge an Zertifikaten versteigert werden. Im Jahr 2026 sollten die Versteigerungsmengen daher um 30 % über der Gesamtmenge der Zertifikate für 2026 liegen. Bei diesem Betrag wäre eine hinreichende Liquidität gewährleistet, sowohl wenn die Emissionen entsprechend der erforderlichen Reduktion gesenkt werden als auch wenn die Emissionsminderungen nur schrittweise erreicht werden. Die detaillierten Vorschriften für diese zunächst höhere Festsetzung des Versteigerungsvolumens werden in einem delegierten Rechtsakt über Versteigerungen festgelegt, der gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG erlassen wird.
- (51) Die Verteilungsregeln für Versteigerungsanteile sind für alle Versteigerungseinnahmen, die den Mitgliedstaaten zufließen würden, von großer Bedeutung, insbesondere angesichts der Notwendigkeit, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten zu stärken, die sozialen Auswirkungen eines CO₂-Preissignals in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr abzufedern. Ungeachtet der Tatsache, dass die beiden Sektoren sehr unterschiedliche Merkmale aufweisen, ist es angebracht, eine gemeinsame Verteilungsregel ähnlich der für ortsfeste Anlagen festzulegen. Der Großteil der Zertifikate sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen Verteilung der Emissionen in den abgedeckten Sektoren im Zeitraum 2016–2018 auf alle Mitgliedstaaten aufgeteilt werden.
- (52) Die Einführung der CO₂-Bepreisung im Straßenverkehr und im Gebäudesektor sollte mit einer wirksamen sozialen Abfederung einhergehen, insbesondere angesichts des bereits bestehenden Ausmaßes der Energiearmut. Im Jahr 2018 gaben etwa 34 Millionen Europäerinnen und Europäer an, dass sie nicht in der Lage waren, ihre Wohnung bzw. ihr Haus angemessen zu heizen, und 6,9 % der Bevölkerung der Union haben in einer EU-weiten Erhebung aus dem Jahr 2019 erklärt, dass sie es sich nicht leisten können, ihre Wohnung bzw. ihr Haus ausreichend zu heizen.²⁷ Um einen wirksamen Sozial- und Verteilungsausgleich zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die Versteigerungseinnahmen für die klima- und energiebezogenen Zwecke auszugeben, die bereits für den bestehenden Emissionshandel festgelegt wurden, aber auch für Maßnahmen, die speziell hinzugefügt wurden, um die mit den neuen Sektoren Straßenverkehr und Gebäude verbundenen Bedenken anzugehen, einschließlich damit zusammenhängender politischer Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen

²⁷ Daten von 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdcs01].

Parlaments und des Rates²⁸. Die Einnahmen aus Versteigerungen sollten dazu verwendet werden, soziale Aspekte des Emissionshandels für die neuen Sektoren anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Privathaushalten, Kleinstunternehmen und Verkehrsteilnehmern liegen sollte. In diesem Sinne werden den Mitgliedstaaten über einen neuen Klima-Sozialfonds gesonderte Mittel zur Verfügung gestellt, um die europäischen Bürgerinnen und Bürger zu unterstützen, die am stärksten von Energie- oder Mobilitätsarmut betroffen oder bedroht sind. Dieser Fonds wird Fairness und Solidarität zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten fördern und gleichzeitig das Risiko von Energie- und Mobilitätsarmut während des Übergangs mindern. Er wird auf bestehenden Solidaritätsmechanismen aufbauen und diese ergänzen. Die Mittel des neuen Fonds entsprechen im Prinzip 25 % der voraussichtlichen Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel im Zeitraum 2026–2032 und werden auf der Grundlage der Klima-Sozialpläne ausgeführt, die die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 20.../nn des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ vorlegen sollten. Darüber hinaus sollte jeder Mitgliedstaat seine Versteigerungseinnahmen unter anderem dazu verwenden, einen Teil der Kosten seiner Klima-Sozialpläne zu finanzieren.

- (53) Die Berichterstattung über die Verwendung von Versteigerungseinnahmen sollte nach dem Vorbild der aktuellen Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ erfolgen.
- (54) Innovationen und die Entwicklung neuer CO₂-armer Technologien in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sind von entscheidender Bedeutung, um den kosteneffizienten Beitrag dieser Sektoren zu den voraussichtlichen Emissionsreduktionen sicherzustellen. Daher sollten auch die Einnahmen aus der Versteigerung von 150 Millionen Zertifikaten aus dem Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr dem Innovationsfonds zur Verfügung gestellt werden, um Anreize für kosteneffiziente Emissionsreduktionen zu schaffen.
- (55) Regulierte Einrichtungen, die unter den Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr fallen, sollten Zertifikate für ihre geprüften Emissionen abgeben, die den Brennstoffmengen entsprechen, die sie in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben. Sie sollten erstmals im Jahr 2026 Zertifikate für ihre geprüften Emissionen abgeben. Um den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten, sollte eine Reihe von Vorschriften, die für das bestehende Emissionshandelssystem für ortsfeste Anlagen und den Luftverkehr gelten, mit den erforderlichen Anpassungen auch für den Emissionshandel für Gebäude und den Straßenverkehr gelten. Dazu gehören insbesondere Vorschriften über die Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten sowie die Vorschriften über die Gültigkeit von Zertifikaten, Sanktionen, zuständige Behörden und Berichtspflichten der Mitgliedstaaten.

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

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

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

- (56) Damit der Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr wirksam ist, sollten Emissionen mit hoher Sicherheit und zu vertretbaren Kosten überwacht werden können. Emissionen sollten regulierten Einrichtungen auf der Grundlage der in den steuerrechtlich freien Verkehr übergeführten Brennstoffmengen und in Kombination mit einem Emissionsfaktor zugeordnet werden. Die regulierten Einrichtungen sollten in der Lage sein, die Sektoren, in denen die Brennstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden, sowie die Endnutzer der Brennstoffe zuverlässig und genau zu ermitteln und zu differenzieren, um unerwünschte Auswirkungen wie eine Doppelbelastung zu vermeiden. Damit genügend Daten vorliegen, um die Gesamtmenge der Zertifikate für den Zeitraum 2028–2030 zu ermitteln, sollten die regulierten Einrichtungen, die bei der Inbetriebnahme des Systems im Jahr 2025 im Besitz einer Genehmigung sind, ihre entsprechenden historischen Emissionen für 2024 melden.
- (57) Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, um dem potenziellen Risiko übermäßig steigender Preise zu begegnen, die, wenn sie zu Beginn des Emissionshandels für Gebäude und den Straßenverkehr besonders hoch sind, die Bereitschaft von Haushalten und Einzelpersonen, in die Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen zu investieren, untergraben könnten. Diese Maßnahmen sollten die Schutzmaßnahmen der mit dem Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ eingerichteten und ab 2019 angewendeten Marktstabilitätsreserve ergänzen. Während der Markt weiterhin den CO₂-Preis bestimmen wird, werden Schutzmaßnahmen durch einen regelbasierten Automatismus ausgelöst, wonach Zertifikate nur dann aus der Marktstabilitätsreserve freigegeben werden, wenn konkrete auslösende Bedingungen im Hinblick auf den Anstieg des durchschnittlichen Zertifikatspreises erfüllt sind. Dieser zusätzliche Mechanismus sollte auch in hohem Maße reaktiv sein, um gegen übermäßige Volatilität vorzugehen, die auf andere Faktoren als veränderte grundlegende Marktbedingungen zurückzuführen ist. Die Maßnahmen sollten an die unterschiedlichen Niveaus übermäßiger Preiserhöhungen angepasst werden, denen entsprechend sich der Grad der Intervention unterscheiden wird. Die auslösenden Bedingungen sollten von der Kommission genau überwacht werden, und die Kommission sollte die Maßnahmen unverzüglich annehmen, wenn die Bedingungen erfüllt sind. Dies gilt unbeschadet etwaiger flankierender Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten zur Bewältigung nachteiliger sozialer Auswirkungen ergreifen können.
- (58) Die Anwendung des Emissionshandels in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sollte von der Kommission überwacht werden, einschließlich des Grads der Preiskonvergenz mit dem bestehenden EU-EHS, und erforderlichenfalls sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Überprüfung vorgeschlagen werden, um die Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung des Emissionshandels in diesen Sektoren auf der Grundlage des erworbenen Wissens und einer stärkeren Preiskonvergenz zu verbessern. Die Kommission sollte verpflichtet werden, den ersten Bericht über diese Fragen bis zum 1. Januar 2028 vorzulegen.
- (59) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung des Artikels 3gd Absatz 3, des Artikels 12 Absatz 3b und des Artikels 14 Absatz 1 der

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

Richtlinie 2003/87/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Um Synergien mit dem bestehenden Rechtsrahmen zu gewährleisten, sollte die Übertragung von Durchführungsbefugnissen gemäß den Artikeln 14 und 15 der genannten Richtlinie auf die Sektoren Straßenverkehr und Gebäude ausgeweitet werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³² ausgeübt werden.

- (60) Um zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Bestimmungen eines Rechtsakts allgemeingültige Rechtsakte ohne Gesetzgebungscharakter erlassen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, bezüglich Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 10a Absatz 8 der genannten Richtlinie 2003/87/EG Rechtsakte im Sinne von Artikel 290 AEUV zu erlassen. Um Synergien mit dem bestehenden Rechtsrahmen zu gewährleisten, sollte darüber hinaus die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG auf die Sektoren Straßenverkehr und Gebäude ausgeweitet werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind. Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten³³ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (61) Ein ordnungsgemäß funktionierendes, überarbeitetes und mit einem Marktstabilisierungsinstrument ausgestattetes EU-EHS ist ein wichtiges Mittel, mit dem die Union ihre für 2030 vereinbarten Ziele erreichen und die im Rahmen des Übereinkommens von Paris eingegangenen Verpflichtungen erfüllen kann. Mit der Marktstabilitätsreserve soll das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage bei Zertifikaten auf dem Markt behoben werden. Artikel 3 des Beschlusses (EU) 2015/1814 sieht vor, dass die Reserve drei Jahre nach ihrem Anwendungsbeginn unter besonderer Berücksichtigung der Prozentzahlen für die Festlegung der Menge der in die Marktstabilitätsreserve einzustellenden Zertifikate, der Obergrenze für die Gesamtzahl der in Umlauf befindlichen Zertifikate (*total number of allowances in circulation*, TNAC), anhand derer die Menge der einzustellenden Zertifikate bestimmt wird, und der Menge der aus der Reserve freizugebenden Zertifikate überprüft wird.
- (62) Angesichts der Notwendigkeit, ein stärkeres Signal für Investitionen in die kosteneffiziente Reduzierung von CO₂-Emissionen auszusenden, und um das EU-EHS

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

³³ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

zu stärken, sollte der Beschluss (EU) 2015/1814 dahin gehend geändert werden, dass der Prozentsatz für die Festlegung der Menge der jährlich in die Marktstabilitätsreserve einzustellenden Zertifikate erhöht wird. Darüber hinaus sollte die Einstellung in die Reserve bei niedrigeren TNAC der Differenz zwischen der TNAC und dem Schwellenwert entsprechen, anhand deren die Menge der einzustellenden Zertifikate bestimmt wird. Dies würde die erhebliche Unsicherheit bei den Versteigerungsmengen verhindern, die sich daraus ergibt, wenn die TNAC nahe am Schwellenwert liegt, und gleichzeitig sicherstellen, dass der Überschuss die Mengenbandbreite erreicht, innerhalb derer davon ausgegangen wird, dass der CO₂-Markt ausgewogen funktioniert.

- (63) Um sicherzustellen, dass die Menge der Zertifikate, die nach dem Gültigkeitsverfall in der Marktstabilitätsreserve verbleiben, vorhersehbar ist, sollte der Gültigkeitsverfall von Zertifikaten in der Reserve nicht mehr von den Versteigerungsmengen des Vorjahres abhängen. Die Menge der Zertifikate in der Reserve sollte daher auf 400 Millionen Zertifikate festgesetzt werden, was der unteren Schwelle für den Wert der TNAC entspricht.
- (64) Die Analyse der Folgenabschätzung zu dem Vorschlag für diese Richtlinie hat auch ergeben, dass die Nettonachfrage aus dem Luftverkehr in die Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate einbezogen werden sollte. Da Luftverkehrszertifikate in gleicher Weise wie allgemeine Zertifikate verwendet werden können, würde die Einbeziehung des Luftverkehrs in die Reserve darüber hinaus zu einem präziseren und damit besseren Instrument führen, um die Stabilität des Marktes zu gewährleisten. Bei der Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate sollten Luftverkehrsemissionen und für den Luftverkehr vergebene Zertifikate ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie berücksichtigt werden.
- (65) Zur Klärung der Berechnung der TNAC sollte im Beschluss (EU) 2015/1814 festgelegt werden, dass nur vergebene und nicht in die Marktstabilitätsreserve eingestellte Zertifikate in das Angebot an Zertifikaten einbezogen werden. Darüber hinaus sollte in der Formel die Menge der Zertifikate in der Marktstabilitätsreserve nicht mehr vom Angebot an Zertifikaten abgezogen werden. Diese Änderung hätte keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis der Berechnung der TNAC, einschließlich der bisherigen Berechnungen der TNAC oder der Reserve.
- (66) Um das Risiko von Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage im Zusammenhang mit dem Beginn des Emissionshandels für Gebäude und den Straßenverkehr zu mindern und ihn widerstandsfähiger gegen Marktschocks zu machen, sollte der regelbasierte Mechanismus der Marktstabilitätsreserve auf diese neuen Sektoren angewandt werden. Damit diese Reserve von Beginn an angewendet werden kann, sollte sie mit einer anfänglichen Ausstattung von 600 Millionen Zertifikaten für den Emissionshandel im Straßenverkehrs- und im Gebäudesektor eingerichtet werden. Die anfänglichen unteren und oberen Schwellenwerte, die die Freigabe von Zertifikaten aus der Reserve bzw. die Einstellung von Zertifikaten in die Reserve auslösen, sollten einer allgemeinen Überprüfungs Klausel unterliegen. Andere Elemente wie die Veröffentlichung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate oder der Menge der freigegebenen oder in die Reserve eingestellten Zertifikate sollten den Regeln der Reserve für andere Sektoren entsprechen.
- (67) Die Verordnung (EU) 2015/757 muss geändert werden, um der Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS Rechnung zu tragen. Die Verordnung (EU) 2015/757 sollte dahin gehend geändert werden, dass die Unternehmen verpflichtet werden,

aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu melden und der zuständigen Verwaltungsbehörde ihre überprüften Monitoringkonzepte und aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene zur Genehmigung vorzulegen. Darüber hinaus sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Methoden für die Überwachung der CO₂-Emissionen und der Überwachungsvorschriften sowie aller anderen relevanten Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 zu erlassen, um das wirksame Funktionieren des EU-EHS auf Verwaltungsebene sicherzustellen und die Verordnung (EU) 2015/757 durch Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten und deren Änderungen durch die Verwaltungsbehörden, durch Vorschriften für die Überwachung, Meldung und Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene sowie durch Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und für die Erstellung eines Prüfberichts in Bezug auf die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu ergänzen. Die gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 überwachten, gemeldeten und geprüften Daten können auch für die Zwecke der Einhaltung anderer Rechtsvorschriften der Union verwendet werden, die die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung derselben Schiffsinformationen vorschreiben.

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 2003/87/EG

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

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

„(1) Diese Richtlinie gilt für die in den Anhängen I und III aufgeführten Tätigkeiten und für die in Anhang II aufgeführten Treibhausgase. Wenn eine Anlage, die aufgrund des Betriebs von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW in den Anwendungsbereich des EU-EHS fällt, ihre Produktionsprozesse ändert, um ihre Treibhausgasemissionen zu verringern, und diesen Schwellenwert nicht mehr erreicht, bleibt sie nach der Änderung ihres Produktionsprozesses bis zum Ende des in Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz genannten relevanten Fünfjahreszeitraums im Geltungsbereich des EU-EHS.

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

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

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ‚Emissionen‘ die Freisetzung von Treibhausgasen aus Quellen in einer Anlage oder die Freisetzung der in Anhang I in Verbindung mit der

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

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

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

c) Buchstabe u wird gestrichen.

d) Folgende Buchstaben v bis z werden angefügt:

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

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

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

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

- i) wenn der Brennstoff durch ein Steuerlager im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates(*) geleitet wird, der zugelassene Lagerinhaber im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der genannten Richtlinie, dem gegenüber als Steuerschuldner gemäß Artikel 7 der genannten Richtlinie ein Verbrauchssteueranspruch entstanden ist;
- ii) wenn Ziffer i nicht anwendbar ist, jede andere Person, der gegenüber als Steuerschuldner gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2020/262 ein Verbrauchssteueranspruch in Bezug auf die unter dieses Kapitel fallenden Brennstoffe entstanden ist;
- iii) wenn die Ziffern i und ii nicht anwendbar sind, jede andere Person, die von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats als Steuerschuldner registriert werden muss, einschließlich aller Personen, die gemäß Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 4 der

Richtlinie 2003/96/EG des Rates(**) von der Verbrauchsteuer befreit sind;

- iv) wenn die Ziffern i, ii und iii nicht anwendbar sind oder wenn mehrere Personen gesamtschuldnerisch zur Zahlung derselben Verbrauchsteuer verpflichtet sind, jede andere von einem Mitgliedstaat benannte Person.

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

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

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

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

3. Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:

„LUFT- UND SEEVERKEHR“

4. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

„Artikel 3a

Anwendungsbereich

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

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

„Artikel 3f

Überwachungs- und Berichterstattungspläne

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

Artikel 3g

Anwendungsbereich in Bezug den Seeverkehr

- (1) Die Zuteilung von Zertifikaten und die Anwendung der Abgabeanforderungen im Hinblick auf Seeverkehrstätigkeiten gelten für fünfzig Prozent (50 %) der

Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchführen, fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, und einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.

(2) Die Artikel 9, 9a und 10 gelten für Seeverkehrstätigkeiten in der gleichen Weise wie für andere unter das EU-EHS fallende Tätigkeiten.“

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

„Artikel 3ga

Schrittweise Einführung der Anforderungen für den Seeverkehr

Schiffahrtsunternehmen sind verpflichtet, Zertifikate wie folgt abzugeben:

- a) 20 % der für 2023 gemeldeten geprüften Emissionen;
- b) 45 % der für 2024 gemeldeten geprüften Emissionen;
- c) 70 % der für 2025 gemeldeten geprüften Emissionen;
- d) 100 % der für 2026 und jedes Folgejahr gemeldeten geprüften Emissionen.

Sofern für die Jahre 2023, 2024 und 2025 weniger Zertifikate für geprüfte Emissionen aus dem Seeverkehr abgegeben werden, sollte eine entsprechende Anzahl von Zertifikaten gelöscht werden, anstatt sie gemäß Artikel 10 zu versteigern, sobald die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den abgegebenen Zertifikaten für jedes Jahr festgestellt wurde.

Artikel 3gb

Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus dem Seeverkehr

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

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

Artikel 3gc

Prüfung und Akkreditierung im Zusammenhang mit Emissionen aus dem Seeverkehr

Die Verwaltungsbehörde stellt in Bezug auf ein Schiffahrtsunternehmen sicher, dass die Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Ebene des

Schiffahrtsunternehmens gemäß Artikel 3gb im Einklang mit den Prüfungs- und Akkreditierungsvorschriften in Kapitel III der Verordnung (EU) 2015/757(*) überprüft wird.

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

Artikel 3gd

Verwaltungsbehörde eines Schiffahrtsunternehmens

(1) Die Verwaltungsbehörde einer Schiffahrtsgesellschaft ist:

a) im Falle eines in einem Mitgliedstaat registrierten Schiffahrtsunternehmens der Mitgliedstaat, in dem es registriert ist;

b) im Falle eines Schiffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist, der Mitgliedstaat, in dem das Schiffahrtsunternehmen in den letzten zwei Überwachungsjahren geschätzt die meisten Hafenaufenthalte im Rahmen der von dem Schiffahrtsunternehmen durchgeführten Fahrten hatte, die in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fallen;

c) im Falle eines Schiffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist und in den letzten beiden Überwachungsjahren keine in den Anwendungsbereich gemäß Artikel 3g fallende Fahrt durchgeführt hat, der Mitgliedstaat, von dem die erste in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fallende Fahrt des Schiffahrtsunternehmens ausging.

Gegebenenfalls wird die für das Schiffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde alle zwei Jahre aktualisiert.

(2) Auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen trifft die Kommission folgende Maßnahmen:

a) vor dem 1. Februar 2024: Veröffentlichung einer Liste der Schiffahrtsunternehmen, die am oder mit Wirkung vom 1. Januar 2023 eine in Anhang I aufgeführte Seeverkehrstätigkeit ausgeübt haben, die in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fiel, wobei die für jedes Schiffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde gemäß Absatz 1 anzugeben ist; und

b) danach mindestens alle zwei Jahre: Aktualisierung der Liste, um die Schiffahrtsunternehmen gegebenenfalls einer anderen Verwaltungsbehörde zuzuordnen oder Schiffahrtsunternehmen darin aufzunehmen, die anschließend eine in Anhang I aufgeführte Seeverkehrstätigkeit ausgeübt haben, die in den in Artikel 3g festgelegten Anwendungsbereich fällt.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Verwaltung von Schiffahrtsunternehmen durch die Verwaltungsbehörden im Rahmen dieser Richtlinie. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 3ge

Berichterstattung und Überprüfung

(1) Die Kommission prüft mögliche Änderungen im Zusammenhang mit der Annahme eines globalen marktbasierten Mechanismus zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation. Im Falle der Annahme eines solchen Mechanismus legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vor der globalen Bestandsaufnahme im Jahr 2028 und spätestens zum 30. September 2028 einen Bericht vor, in dem sie etwaige solche Maßnahmen prüft. Gegebenenfalls kann die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat im Anschluss an den Bericht Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie unterbreiten.

(2) Die Kommission überwacht die Umsetzung dieses Kapitels und etwaige Versuche von Schifffahrtsunternehmen, die Anforderungen dieser Richtlinie zu umgehen. Gegebenenfalls schlägt die Kommission Maßnahmen vor, um eine solche Umgehung zu verhindern.“

7. Artikel 3h erhält folgende Fassung:

„Artikel 3h

Anwendungsbereich

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

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

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

9. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

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

b) **Folgender Absatz wird angefügt:**

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

10. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„In [dem Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung] wird die unionsweite Menge der Zertifikate um [-- Millionen Zertifikate (*in Abhängigkeit vom Jahr des Inkrafttretens festzulegen*)] verringert. Im selben Jahr wird die unionsweite Menge der Zertifikate um 79 Millionen Zertifikate für den Seeverkehr erhöht. Ab [Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung] gilt ein linearer Faktor von 4,2 %. Die Kommission veröffentlicht die unionsweite Menge der Zertifikate innerhalb von 3 Monaten nach [Datum des Inkrafttretens der Änderung einfügen].“

11. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

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

Darüber hinaus werden 2,5 % der Gesamtmenge der Zertifikate zwischen [Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie] und 2030 für den Modernisierungsfonds versteigert. Die begünstigten Mitgliedstaaten für diese Menge an Zertifikaten sind die Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Zeitraum 2016 bis 2018 unter 65 % des Unionsdurchschnitts lag. Die dieser Menge an Zertifikaten entsprechenden Mittel werden gemäß Anhang IIb Teil B aufgeteilt.

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

„(3) Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen, deren Verwendung als Eigenmittel gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV festgelegt wird und die in den Unionshaushalt eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten verwenden ihre Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 2, mit Ausnahme der Einnahmen, die für den Ausgleich indirekter CO₂-Emissionskosten gemäß Artikel 10a Absatz 6 verwendet werden, für einen oder mehrere der folgenden Zwecke:“

c) Absatz 3 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

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

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

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die den zeitlichen und administrativen Ablauf sowie sonstige Aspekte der Versteigerung, einschließlich der Modalitäten der Übertragung eines Teils der Einnahmen an den Unionshaushalt, betreffen, um ein offenes, transparentes, harmonisiertes und nicht diskriminierendes Verfahren sicherzustellen.“

12. Artikel 10a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) nach Unterabsatz 2 werden die folgenden zwei Unterabsätze eingefügt:

„Im Falle von Anlagen, die unter die Verpflichtung zur Durchführung eines Energieaudits gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates(*) [Verweis auf Artikel

anhand der überarbeiteten Richtlinie zu aktualisieren] fallen, wird die kostenlose Zuteilung nur dann in vollem Umfang gewährt, wenn die Empfehlungen des Auditberichts umgesetzt werden, sofern die Amortisationszeit für die betreffenden Investitionen fünf Jahre nicht überschreitet und die Kosten dieser Investitionen verhältnismäßig sind. Andernfalls wird die Menge der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate um 25 % verringert. Die Menge der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate wird nicht verringert, wenn ein Betreiber nachweist, dass er andere Maßnahmen umgesetzt hat, die zu Verringerungen der Treibhausgasemissionen führen, die den im Auditbericht empfohlenen gleichwertig sind. Die in Unterabsatz 1 genannten Maßnahmen werden entsprechend angepasst.

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

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

(**) [Vollständiger Verweis auf CBAM]

ii) Nach Unterabsatz 3 wird folgender Satz angefügt:

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

b) **Folgender Absatz 1a wird eingefügt:**

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

Abweichend von Unterabsatz 1 werden in den ersten Jahren der Anwendung der [CBAM-]Verordnung für die Herstellung dieser Produkte geringere Mengen an Zertifikaten kostenlos zugeteilt. Es wird ein Faktor angewandt, mit dem die kostenlose Zuteilung für die Herstellung dieser Produkte gekürzt wird (CBAM-Faktor). Der CBAM-Faktor liegt während des Zeitraums zwischen dem Inkrafttreten der [CBAM-Verordnung] und dem Ende des Jahres 2025 bei 100 % und im Jahr 2026 bei 90 %; er wird jährlich um 10 Prozentpunkte gesenkt, bis im zehnten Jahr 0 % erreicht sind.

Die Kürzung der kostenlosen Zuteilung wird jährlich als durchschnittlicher Anteil der Nachfrage nach kostenlosen Zuteilungen für die Herstellung der in Anhang I der [CBAM-]Verordnung aufgeführten Produkte an der berechneten Gesamtnachfrage nach kostenlosen Zuteilungen für alle Anlagen für den

jeweiligen in Artikel 11 Absatz 1 genannten Zeitraum berechnet. Es ist der CBAM-Faktor anzuwenden.

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

c) **Absatz 2 wird wie folgt geändert:**

i) Unterabsatz 3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

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

iii) In Unterabsatz 3 wird folgender Buchstabe d angefügt:

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

iv) Unterabsatz 4 erhält folgende Fassung:

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

d) **Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.**

e) **Absatz 6 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:**

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

f) **Absatz 7 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:**

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

g) **Absatz 8 erhält folgende Fassung:**

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

Darüber hinaus werden etwaige noch verbleibende Einnahmen aus den 300 Millionen Zertifikaten, die für den Zeitraum von 2013 bis 2020 im Rahmen des Beschlusses 2010/670/EU der Kommission(*) zur Verfügung standen, durch 50 Millionen nicht zugeteilte Zertifikate aus der Marktstabilitätsreserve ergänzt und diese zügig zur Innovationsförderung gemäß Unterabsatz 1 eingesetzt. Darüber hinaus werden die externen zweckgebundenen Einnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung (EU)xxx/xxx [FuelEU Maritime] dem Innovationsfonds zugewiesen und im Einklang mit diesem Absatz verwendet.

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

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

Die Kommission stellt sicher, dass die für den Innovationsfonds bestimmten Zertifikate gemäß den in Artikel 10 Absatz 4 festgelegten Grundsätzen und

Modalitäten versteigert werden. Einnahmen aus der Versteigerung gelten als externe zweckgebundene Einnahmen im Sinne von Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung. Mittelbindungen für Maßnahmen, deren Durchführung sich über mehr als ein Haushaltsjahr erstreckt, können über mehrere Jahre in jährlichen Tranchen erfolgen.

Die Projekte werden auf der Grundlage objektiver und transparenter Kriterien ausgewählt, wobei gegebenenfalls zu berücksichtigen ist, inwieweit sie zur Verwirklichung einer Emissionsreduktion auf einen Wert deutlich unter den in Absatz 2 genannten Benchmarks beitragen. Die Projekte müssen das Potenzial haben, möglichst breit angewandt zu werden oder die den betreffenden Sektoren entstehenden Kosten für den Übergang zu einer Wirtschaft mit geringem CO₂-Ausstoß erheblich zu senken. Projekte, bei denen es um CO₂-Abscheidung und -Nutzung geht, müssen eine Nettoerduktion der Emissionen bewirken und die Vermeidung oder dauerhafte Speicherung von CO₂ sicherstellen. Im Fall von Finanzhilfen, die über Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen bereitgestellt werden, können bis zu 60 % der relevanten Projektkosten finanziert werden, wovon maximal 40 % nicht an die nachweisliche Vermeidung von Treibhausgasemissionen gebunden sein müssen, sofern mit der angewandten Technologie im Voraus festgesetzte Etappenziele erreicht werden. Im Falle der Förderung im Wege von Ausschreibungen und im Falle von technischer Hilfe können bis zu 100 % der relevanten Projektkosten finanziert werden.

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

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

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

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

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

i) Folgender Absatz 22 wird angefügt:

„(22) Sind Berichtigungen der kostenlosen Zuteilungen gemäß Artikel 11 Absatz 2 erforderlich, werden diese durchgeführt, indem Zertifikate aus der

gemäß Absatz 7 dieses Artikels eingerichteten Reserve für neue Marktteilnehmer entnommen oder in sie eingestellt werden.“

13. Artikel 10c Absatz 7 erhält folgende Fassung:

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

14. Artikel 10d wird wie folgt geändert:

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

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

Die geförderten Investitionen stehen im Einklang mit den Zielen dieser Richtlinie, den Zielen der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal(*) und der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) sowie den langfristigen Zielen des Übereinkommens von Paris. Energieerzeugungsanlagen, die fossile Brennstoffe verwenden, erhalten keine Unterstützung aus dem Modernisierungsfonds.“

(*) COM(2019) 640 final.

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

b) **Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

„(2) Mindestens 80 % der Finanzmittel aus dem Modernisierungsfonds werden zur Förderung von Investitionen in folgende Bereiche verwendet:

- a) Erzeugung und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen;
- b) Wärme- und Kälteerzeugung aus erneuerbaren Quellen;
- c) Verbesserung der nachfrageseitigen Energieeffizienz, auch in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall;
- d) Energiespeicherung und Modernisierung der Energienetze, einschließlich Fernwärmeleitungen, Netzen für die Stromübertragung und Ausbau der Verbundnetze zwischen den Mitgliedstaaten;

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

15. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) **Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

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

b) **Absatz 2a wird gestrichen.**

c) **Absatz 3 erhält folgende Fassung:**

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

a) der Betreiber jeder Anlage eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die den gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen dieser Anlage im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht;

b) jeder Luftfahrzeugbetreiber eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die seinen gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht;

c) jedes Schifffahrtsunternehmen eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die seinen gemäß Artikel 3gc geprüften Gesamtemissionen im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht.

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

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

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

e) **Folgender Absatz 3b wird eingefügt:**

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

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

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

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

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

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

17. Die Überschrift des Kapitels IV erhält folgende Fassung:

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

18. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) **Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

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

b) **Folgender Absatz 3a wird eingefügt:**

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

c) **Folgender Absatz 11a wird eingefügt:**

„(11a) Gegen ein Schifffahrtsunternehmen, das in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Abgabeanforderungen nicht erfüllt hat und bei dem die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Ausweisungsanordnung verhängen, von der sie die Kommission, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die übrigen

Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, den Schiffen unter der Verantwortung des betreffenden Schifffahrtsunternehmens das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten gemäß den Artikel 12 nachgekommen ist. Führt das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats, so ordnet der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, an, dass das Schiff an der Weiterfahrt gehindert wird, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Verpflichtungen nachkommt. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.“

19. Artikel 18b erhält folgende Fassung:

„Artikel 18b

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

Um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 3c Absatz 4, Artikel 3f, 3gb, 3gc, 3ge und 18a nachzukommen, kann die Kommission Unterstützung durch die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs oder eine andere einschlägige Organisation beantragen und zu diesem Zweck mit diesen Organisationen entsprechende Vereinbarungen treffen.“

20. In Artikel 30 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die für CBAM-Sektoren geltenden Maßnahmen werden fortlaufend im Lichte der Anwendung der Verordnung xxx [Verweis auf CBAM] überprüft.“

21. Nach Artikel 30 wird folgendes Kapitel IVa eingefügt:

„KAPITEL IVa

EMISSIONSHANDELSSYSTEM FÜR GEBÄUDE UND DEN STRAßENVERKEHR

Artikel 30a

Anwendungsbereich

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

Artikel 30b

Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen

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

- (2) Ein von der regulierten Einrichtung gemäß Absatz 1 bei der zuständigen Behörde gestellter Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen gemäß diesem Kapitel enthält mindestens folgende Angaben:
 - a) die regulierte Einrichtung;
 - b) die Art der Brennstoffe, die sie in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt und die für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr gemäß Anhang III verwendet werden, sowie die Mittel, mit denen sie diese Brennstoffe in den Verkehr bringt;
 - c) die Endverwendung(en) der Brennstoffe, die für die in Anhang III genannte Tätigkeit in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden;
 - d) geplante Maßnahmen zur Überwachung und Meldung der Emissionen im Einklang mit den in den Artikel 14 und 30f genannten Rechtsakten;
 - e) eine nichttechnische Zusammenfassung der Informationen gemäß den Buchstaben a bis d.
- (3) Die zuständige Behörde erteilt der in Absatz 1 genannten regulierten Einrichtung eine Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen für die in Anhang III genannte Tätigkeit, nachdem sie sich vergewissert hat, dass die Einrichtung in der Lage ist, die Emissionen zu überwachen und zu melden, die den Brennstoffmengen entsprechen, die sie gemäß Anhang III in den Verkehr überführt hat.
- (4) Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen enthalten mindestens folgende Angaben:
 - f) Name und Anschrift der regulierten Einrichtung,
 - g) eine Beschreibung der Mittel, mit denen die regulierte Einrichtung die Brennstoffe in den unter dieses Kapitel fallenden Sektoren in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt;
 - h) eine Liste der Brennstoffe, die die regulierte Einrichtung in den unter dieses Kapitel fallenden Sektoren in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt;
 - i) einen Überwachungsplan, der den Anforderungen der in Artikel 14 genannten Rechtsakte genügt;
 - j) Anforderungen an die Berichterstattung, die in den in Artikel 14 genannten Rechtsakten festgelegt werden;
 - k) eine Verpflichtung zur Abgabe von gemäß diesem Kapitel vergebenen Zertifikaten in Höhe der nach Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen in jedem Kalenderjahr binnen vier Monaten nach Jahresende.
- (5) Die Mitgliedstaaten können den regulierten Einrichtungen gestatten, die Überwachungspläne ohne Änderung der Genehmigung zu aktualisieren. Die regulierten Einrichtungen legen der zuständigen Behörde etwaige aktualisierte Überwachungspläne zur Genehmigung vor.
- (6) Die regulierte Einrichtung unterrichtet die zuständige Behörde über alle geplanten Änderungen der Art ihrer Tätigkeit oder der Brennstoffe, die sie in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, die eine Aktualisierung der Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen erforderlich machen könnten. Gegebenenfalls aktualisiert die zuständige Behörde die Genehmigung gemäß

den in Artikel 14 genannten Rechtsakten. Ändert sich die Identität der unter dieses Kapitel fallenden regulierten Einrichtung, so aktualisiert die zuständige Behörde die Genehmigung in Bezug auf Name und Anschrift der neuen regulierten Einrichtung.

Artikel 30c

Gesamtmenge der Zertifikate

(1) Die unionsweite Menge der jährlich ab 2026 gemäß diesem Kapitel vergebenen Zertifikate wird ab 2024 linear gekürzt. Der Wert für 2024 ist definiert als die Emissionsobergrenze für 2024, die auf der Grundlage der Referenzemissionen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) für die unter dieses Kapitel fallenden Sektoren und unter Anwendung des linearen Kürzungspfads für alle Emissionen im Anwendungsbereich der genannten Verordnung berechnet wird. Die Menge wird jedes Jahr nach 2024 um einen linearen Kürzungsfaktor von 5,15 % verringert. Die Kommission veröffentlicht bis zum 1. Januar 2024 die unionsweite Menge der Zertifikate für das Jahr 2026.

(2) Die unionsweite Menge der gemäß diesem Kapitel ab 2028 jährlich vergebenen Zertifikate wird ab 2025 linear auf der Grundlage der gemäß diesem Kapitel für die Jahre 2024 bis 2026 gemeldeten durchschnittlichen Emissionen gekürzt. Die Menge der Zertifikate verringert sich um einen linearen Kürzungsfaktor von 5,43 %, es sei denn, die Bedingungen von Anhang IIIa Nummer 1 finden Anwendung; in diesem Fall verringert sich die Menge um einen linearen Kürzungsfaktor, der gemäß den Bestimmungen von Anhang IIIa Nummer 2 angepasst wird. Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni 2027 die unionsweite Menge der Zertifikate für das Jahr 2028 und erforderlichenfalls den angepassten linearen Kürzungsfaktor.

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

Artikel 30d

Versteigerung von Zertifikaten für die in Anhang III genannte Tätigkeit

(1) Ab 2026 werden Zertifikate, die unter dieses Kapitel fallen, versteigert, es sei denn, sie werden in die mit dem Beschluss (EU) 2015/1814 eingerichtete Marktstabilitätsreserve eingestellt. Die Zertifikate gemäß diesem Kapitel werden getrennt von den Zertifikaten gemäß den Kapiteln II, IIa und III versteigert.

(2) Die Versteigerung der Zertifikate gemäß diesem Kapitel beginnt 2026 mit einer Menge, die 130 % der Versteigerungsmengen für 2026 entspricht, die auf der Grundlage der unionsweiten Zertifikatmenge für das genannte Jahr und der

jeweiligen Versteigerungsanteile und -mengen gemäß den Absätzen 3, 5 und 6 ermittelt wurden. Die zusätzlich zu versteigernden Mengen werden nur für die Abgabe von Zertifikaten gemäß Artikel 30e Absatz 2 verwendet und von den Versteigerungsmengen für den Zeitraum 2028–2030 abgezogen. Die Bedingungen für diese frühzeitigen Versteigerungen werden im Einklang mit Absatz 7 und Artikel 10 Absatz 4 festgelegt.

Im Jahr 2026 werden 600 Millionen Zertifikate gemäß diesem Kapitel als Bestand in der Marktstabilitätsreserve gemäß Artikel 1a Absatz 3 des Beschlusses (EU) 2015/1814 geschaffen.

- (3) 150 Millionen gemäß diesem Kapitel vergebene Zertifikate werden versteigert und alle Einnahmen aus diesen Versteigerungen werden für den nach Artikel 10a Absatz 8 eingerichteten Innovationsfonds bereitgestellt. Artikel 10a Absatz 8 findet auf die in diesem Absatz genannten Zertifikate Anwendung.
- (4) Die Gesamtmenge der Zertifikate gemäß diesem Kapitel wird nach Abzug der in Absatz 3 genannten Mengen von den Mitgliedstaaten versteigert und unter ihnen in Anteilen aufgeteilt, die dem Anteil der Referenzemissionen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/842 für die unter dieses Kapitel fallenden Sektoren für den Durchschnitt des Zeitraums von 2016 bis 2018 des betreffenden Mitgliedstaats entsprechen.
- (5) Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV, die als Eigenmittel in den Unionshaushalt eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten verwenden ihre Einnahmen für eine oder mehrere der in Artikel 10 Absatz 3 genannten Tätigkeiten oder für einen oder mehrere der folgenden Zwecke:
 - a) Maßnahmen, die zur Dekarbonisierung der Wärme- und Kälteversorgung von Gebäuden oder zur Verringerung des Energiebedarfs von Gebäuden beitragen sollen, einschließlich der Integration erneuerbarer Energien und damit verbundener Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 11, Artikel 12 und Artikel 20 der Richtlinie 2012/27/EU [Verweise auf die überarbeitete Richtlinie zu aktualisieren], sowie Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung einkommensschwacher Haushalte in Gebäuden mit der schlechtesten Energiebilanz;
 - b) Maßnahmen, die darauf abzielen, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen oder den Aufbau einer vollständig interoperablen Betankungs- und Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge finanziell zu unterstützen, oder Maßnahmen zur Förderung der Umstellung auf öffentliche Verkehrsmittel und zur Verbesserung der Multimodalität oder Bereitstellung finanzieller Unterstützung, um soziale Aspekte im Zusammenhang mit Verkehrsteilnehmern mit niedrigem und mittlerem Einkommen anzugehen.

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

genannten Verordnung vor, verwendet der Mitgliedstaat diese Einnahmen unter anderem zur Finanzierung dieses Plans.

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

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

- (6) Für die gemäß diesem Kapitel vergebenen Zertifikate gilt Artikel 10 Absätze 4 und 5.

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

(**) [*Fundstelle einfügen*]

Artikel 30e

Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten

- (1) Artikel 12 gilt für die Emissionen, regulierten Einrichtungen und Zertifikate gemäß diesem Artikel mit Ausnahme von Artikel 12 Absätze 2a, 3 und 3a, Absatz 4 dritter und vierter Satz sowie Absatz 5. Zu diesem Zwecke gilt Folgendes:
- a) jede Bezugnahme auf Emissionen ist als Bezugnahme auf die Emissionen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - b) jede Bezugnahme auf Anlagenbetreiber ist als Bezugnahme auf die regulierten Einrichtungen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - c) jede Bezugnahme auf Zertifikate ist als Bezugnahme auf die Zertifikate gemäß diesem Kapitel zu verstehen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die regulierte Einrichtung ab dem 1. Januar 2027 bis zum 30. April jedes Jahres eine Menge von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel im Umfang der Gesamtemissionen abgibt, die der gemäß den Artikeln 15 und 30f geprüften Menge an im vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Anhang III in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffen entsprechen, und dass diese Zertifikate anschließend gelöscht werden.

Artikel 30f

Überwachung, Berichterstattung, Prüfung von Emissionen und Akkreditierung

- (1) Die Artikel 14 und 15 gelten für die Emissionen, regulierten Einrichtungen und Zertifikate gemäß diesem Kapitel. Zu diesem Zwecke gilt Folgendes:
 - a) jede Bezugnahme auf Emissionen ist als Bezugnahme auf die Emissionen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - b) jede Bezugnahme auf eine in Anhang I aufgeführte Tätigkeit ist als Bezugnahme auf die in Anhang III genannte Tätigkeit zu verstehen;
 - c) jede Bezugnahme auf Betreiber ist als Bezugnahme auf die regulierten Einrichtungen gemäß diesem Kapitel zu verstehen;
 - d) jede Bezugnahme auf Zertifikate ist als Bezugnahme auf die Zertifikate gemäß diesem Kapitel zu verstehen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede regulierte Einrichtung ab 2025 für jedes Kalenderjahr die Emissionen überwacht, die den gemäß Anhang III in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen entsprechen. Sie stellen ferner sicher, dass jede regulierte Einrichtung diese Emissionen beginnend im Jahr 2026 im Jahr nach ihrem Ausstoß gemäß den in Artikel 14 Absatz 1 genannten Rechtsakten der zuständigen Behörde meldet.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede regulierte Einrichtung, die am 1. Januar 2025 im Besitz einer Genehmigung gemäß Artikel 30b ist, bis zum 30. März 2025 ihre historischen Emissionen für das Jahr 2024 meldet.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die regulierten Einrichtungen die genauen Mengen an in den steuerrechtlich freien Verkehr überführtem Brennstoff, die für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr gemäß Anhang III verwendet werden, und die endgültige Verwendung der von ihnen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffe zuverlässig und genau dokumentieren können. Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um jegliches Risiko einer Doppelzählung der Emissionen gemäß diesem Kapitel und der Emissionen gemäß den Kapiteln II, IIa und III zu vermeiden. Detaillierte Vorschriften zur Vermeidung von Doppelzählungen werden gemäß Artikel 14 Absatz 1 erlassen.
- (5) Die Grundsätze für die Überwachung und Meldung der Emissionen gemäß diesem Kapitel sind in Anhang IV Teil C festgelegt.
- (6) Die Kriterien für die Prüfung der unter dieses Kapitel fallenden Emissionen sind in Anhang V Teil C festgelegt.

Artikel 30g

Verwaltung

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

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

Artikel 30h

Maßnahmen bei übermäßigen Preiserhöhungen

- (1) Liegt der Durchschnittspreis der Zertifikate bei Versteigerungen, die gemäß dem gemäß Artikel 10 Absatz 4 erlassenen Rechtsakt durchgeführt werden, in mehr als drei aufeinanderfolgenden Monaten über dem Zweifachen des Durchschnittspreises der Zertifikate bei Versteigerungen der Zertifikate gemäß diesem Kapitel in den sechs vorangegangenen aufeinanderfolgenden Monaten, so erlässt die Kommission gemäß Artikel 1a Absatz 7 des Beschlusses (EU) 2015/1814 umgehend einen Beschluss, 50 Millionen Zertifikate gemäß diesem Kapitel aus der Marktstabilitätsreserve freizugeben.
- (2) Liegt der Durchschnittspreis der Zertifikate bei Versteigerungen, die gemäß dem gemäß Artikel 10 Absatz 4 erlassenen Rechtsakt durchgeführt werden, in mehr als drei aufeinanderfolgenden Monaten über dem Dreifachen des Durchschnittspreises der Zertifikate bei Versteigerungen der Zertifikate gemäß diesem Kapitel in den sechs vorangegangenen aufeinanderfolgenden Monaten, so erlässt die Kommission gemäß Artikel 1a Absatz 7 des Beschlusses (EU) 2015/1814 umgehend einen Beschluss, 150 Millionen Zertifikate gemäß diesem Kapitel aus der Marktstabilitätsreserve freizugeben.

Artikel 30i

Überprüfung dieses Kapitels

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

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

Artikel 2
Änderungen des Beschlusses (EU) 2015/1814

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

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) **Der erste Satz in Absatz 4 erhält folgende Fassung:**

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

b) **Folgender Absatz 4a wird eingefügt:**

„(4a) Ab dem [Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] umfasst die Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate die Menge der seit Beginn jenes Jahres für den Luft- und Seeverkehr vergebenen Zertifikate und die Menge der Zertifikate, die von Luftfahrzeugbetreibern und Schiffsbetreibern für Emissionen, für die Zertifikate im Rahmen der EU-EHS-Verpflichtungen verwendet werden können, abgegeben wurden.

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

c) **Die Absätze 5 und 5a erhalten folgende Fassung**

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

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

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

2. Folgender Artikel 1a wird eingefügt:

„Artikel 1a

Anwendung der Marktstabilitätsreserve für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr

- (1) Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG werden gemäß den Bestimmungen dieses Artikels in einen gesonderten Teil der gemäß Artikel 1 des vorliegenden Beschlusses eingerichteten Reserve eingestellt und aus ihm freigegeben.
- (2) Die Einstellung in die Reserve gemäß diesem Artikel erfolgt ab dem 1. September 2027. Die Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG werden getrennt von den Zertifikaten gemäß Artikel 1 dieses Beschlusses in die Reserve eingestellt, darin gehalten und aus ihr freigegeben.
- (3) Im Jahr 2026 wird der in Absatz 1 genannte Teil der Reserve gemäß Artikel 30d Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG geschaffen. Die in diesem Absatz genannten Zertifikate, die nicht bis zum 1. Januar 2031 aus der Reserve freigegeben werden, nicht mehr gültig.
- (4) Die Kommission veröffentlicht jährlich bis zum 15. Mai des Folgejahres die Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG getrennt von der Menge der gemäß Artikel 1 Absatz 4 in Umlauf befindlichen Zertifikate. Die Gesamtmenge der gemäß diesem Artikel in einem bestimmten Jahr in Umlauf befindlichen Zertifikate entspricht der Gesamtmenge der Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG, die im Zeitraum ab dem 1. Januar 2026 vergeben wurden, abzüglich der Summe der Tonnen geprüfter Emissionen gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember desselben Jahres und aller Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG, die gemäß Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG gelöscht wurden. Die erste Veröffentlichung erfolgt bis zum 15. Mai 2027.
- (5) Wenn die in der jeweils jüngsten Veröffentlichung gemäß Absatz 4 dieses Artikels genannte Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate über 440 Millionen liegt, werden über einen am 1. September des betreffenden Jahres beginnenden Zeitraum von 12 Monaten hinweg 100 Millionen Zertifikate von der Menge der unter Kapitel IVa fallenden Zertifikate abgezogen, die nach Artikel 30d der Richtlinie 2003/87/EG von den Mitgliedstaaten zu versteigern sind, und in die Reserve eingestellt.

- (6) Sind in einem bestimmten Jahr insgesamt weniger als 210 Millionen Zertifikate in Umlauf, werden 100 Millionen unter Kapitel IVa fallende Zertifikate aus der Reserve freigegeben und zu der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 30d der Richtlinie 2003/87/EG zu versteigernden Menge an unter Kapitel IVa fallenden Zertifikaten addiert. Wenn sich weniger als 100 Millionen Zertifikate in der Reserve befinden, werden alle in der Reserve befindlichen Zertifikate nach diesem Absatz freigegeben.
- (7) Die gemäß Artikel 30h der Richtlinie 2003/87/EG aus der Reserve freizugebenden Mengen werden zur Menge der Zertifikate gemäß Kapitel IVa addiert, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 30d der Richtlinie 2003/87/EG innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten der gemäß Artikel 30h der Richtlinie 2003/87/EG erlassenen Maßnahme zu versteigern sind.
- (8) Artikel 1 Absatz 8 und Artikel 3 gelten für die Zertifikate gemäß Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG.“

Artikel 3

Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757

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

1. In Artikel 3 werden die folgenden Buchstaben q und r angefügt:

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

r) ‚aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene‘ die Summe der CO₂-Emissionen, die ein Unternehmen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG für alle Schiffe unter seiner Verantwortung während des Berichtszeitraums melden muss.

* Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).“
2. In Artikel 4 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Die Schifffahrtsunternehmen melden die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene der Schiffe unter ihrer Verantwortung während eines Berichtszeitraums gemäß Artikel 11a.“
3. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Methoden in Anhang I und die Vorschriften in Anhang II zu ändern, um Überarbeitungen der Richtlinie 2003/87/EG, einschlägigen internationalen Vorschriften sowie internationalen und europäischen Normen Rechnung zu tragen. Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um die darin festgelegten Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht technologischer und wissenschaftlicher Entwicklungen zu verbessern und das wirksame Funktionieren des mit der Richtlinie 2003/87/EG eingeführten EU-EHS sicherzustellen.“

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

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

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

„(6) Innerhalb von drei Monaten nach dem [Datum des Inkrafttretens der überarbeiteten EU-EHS-Richtlinie] legen die Schifffahrtsunternehmen der zuständigen Verwaltungsbehörde für jedes ihrer unter diese Verordnung fallenden Schiffe ein Monitoringkonzept vor, dessen Vereinbarkeit mit dieser Verordnung zunächst von der Prüfstelle bewertet wird.

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

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

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

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

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

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

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

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

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

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

„k) gemäß der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf Seeverkehrstätigkeiten zu meldende aggregierte CO₂-Gesamtemissionen.“

7. Folgender Artikel 11a wird eingefügt:

„Artikel 11a

Berichterstattung über die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und deren Übermittlung

(1) Die Schifffahrtsunternehmen bestimmen die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene während eines Berichtszeitraums auf der Grundlage der Daten des Emissionsberichts und des Berichts gemäß Artikel 11 Absatz 2 für jedes Schiff, das während des Berichtszeitraums unter ihrer Verantwortung stand, im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakte.

(2) Im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakte übermittelt das Unternehmen ab 2024 der zuständigen Verwaltungsbehörde bis zum 31. März jedes Jahres die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, die die gemäß der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Seeverkehr zu meldenden Emissionen im Berichtszeitraum abdecken und die gemäß Kapitel III dieser Verordnung geprüft werden („geprüfte aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene“).

(3) Die Verwaltungsbehörde kann von den Unternehmen verlangen, dass sie die geprüften aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene vor dem 31. März, jedoch nicht vor dem 28. Februar übermitteln.

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

8. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) **Die Überschrift erhält folgende Fassung:**

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

b) **Absatz 1 erhält folgende Fassung:**

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

9. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

b) Folgende Absätze 5 und 6 werden angefügt:

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

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

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

10. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) der Berechnungen, mit denen die Gesamt-CO₂-Emissionen und die gemäß der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf Seeverkehrstätigkeiten zu meldenden aggregierten CO₂-Gesamtemissionen ermittelt werden;“

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

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

11. In Artikel 15 wird folgender Absatz 6 angefügt:

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

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

12. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

13. Artikel 20 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Gegen Schiffe, die in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, nachdem sie dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die EMSA, die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, dem betreffenden Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten gemäß den Artikeln 11 und 18 erfüllt hat. Führt das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats, so ordnet der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, an, dass das Schiff an der Weiterfahrt gehindert wird, bis das Unternehmen seinen Verpflichtungen nachkommt. Die Erfüllung dieser Pflichten wird durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die zuständige nationale Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.“

14. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) **In Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:**

„Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 2 zur Gewährleistung des Funktionierens des EU-EHS und Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6 und Artikel 15 Absatz 6 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem Inkrafttreten der [überarbeiteten MRV-Verordnung] übertragen.“

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

Artikel 4

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln 1 und 2 spätestens am 31. Dezember 2023 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

- (2) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 5

Übergangsbestimmungen

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

Artikel 6

Geltungsbeginn von Artikel 3

Artikel 3 gilt ab dem [Datum des Inkrafttretens der überarbeiteten EU-EHS-Richtlinie].

Artikel 7

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 8

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet. Artikel 3 ist jedoch in allen seinen Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Inhalt

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE
 - 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
 - 1.2. Politikbereich(e)
 - 1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft
 - 1.4. Ziel(e)
 - 1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)
 - 1.4.2. Einzelziel(e)
 - 1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen
 - 1.4.4. Leistungsindikatoren
 - 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
 - 1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich detailliertem Zeitplan für die Durchführung der Initiative
 - 1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.
 - 1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse
 - 1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten
 - 1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung
 - 1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative
 - 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung
2. VERWALTUNGSMABNAHMEN
 - 2.1. Überwachung und Berichterstattung
 - 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)
 - 2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen
 - 2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle
 - 2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)
 - 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG und des Beschlusses (EU) 2015/1814 zur Stärkung und Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union für 2030

1.2. Politikbereich(e)

Klimapolitik
Rubrik 3 Natürliche Ressourcen und Umwelt
Titel 9 – Klima- und Umweltpolitik

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- eine neue Maßnahme
- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁶⁷
- die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Überarbeitung der EU-EHS-Richtlinie im Einklang mit dem Klimaziel für 2030, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern, und einer schrittweisen und ausgewogenen Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 in kostenwirksamer und kohärenter Weise bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Notwendigkeit eines gerechten Übergangs und der Erfordernis, dass alle Sektoren zu den Klimaschutzbemühungen der EU beitragen

1.4.2. Einzelziel(e)

Einzelziel Nr. 1

Stärkung des Emissionshandelssystems der EU (EU-EHS) in seinem derzeitigen Geltungsbereich, um angemessen zur Verwirklichung des übergeordneten Ziels der Verringerung der Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen.

Einzelziel Nr. 2

Gewährleistung eines kontinuierlichen wirksamen Schutzes für die Sektoren, die einem erheblichen Risiko einer Verlagerung von CO₂-Emissionen ausgesetzt sind, bei gleichzeitiger Schaffung von Anreizen für die Nutzung CO₂-armer Technologien.

Einzelziel Nr. 3

⁶⁷

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Steuerung der Verteilungseffekte und sozialen Folgen dieses Übergangs, indem sowohl die Verwendung von Einkünften aus Versteigerungen als auch der Umfang und das Funktionieren der Finanzierungsmechanismen für CO₂-arme Technologien überprüft werden.

Einzelziel Nr. 4

Sicherstellen, dass die Sektoren, die gegenwärtig nicht unter das EU-EHS fallen, kostenwirksam zu den Emissionsreduktionen beitragen, die gemäß den EU-Zielvorgaben und den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris erzielt werden müssen, indem die Emissionen aus dem Seeverkehr in das EU-EHS einbezogen werden und die Verordnung (EU) 2015/757 so geändert wird, dass Emissionshandel möglich ist.

Einzelziel Nr. 5

Sicherstellen, dass die Sektoren, die gegenwärtig nicht unter das EU-EHS fallen, kostenwirksam zu den Emissionsreduktionen beitragen, die gemäß den EU-Zielvorgaben und den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris erzielt werden müssen, indem auch der Gebäudesektor und der Straßenverkehr in den Emissionshandel einbezogen werden bei gleichzeitiger Gewährleistung von Synergien mit anderen, ergänzenden Strategien für diese Sektoren.

Einzelziel Nr. 6

Überprüfung der Marktstabilitätsreserve (MSR) gemäß der entsprechenden rechtlichen Verpflichtung sowie Prüfung möglicher Änderungen ihrer Ausgestaltung, um die rechtlichen Ziele des MSR-Beschlusses zu erfüllen und alle Fragen zu behandeln, die im Zusammenhang mit den ehrgeizigeren Zielen aufgeworfen werden könnten.

1.4.3. *Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken soll.

Die geltenden EHS-Rechtsvorschriften wurden 2018 überarbeitet, um – in Übereinstimmung mit dem Ziel, die gesamtwirtschaftlichen Emissionen in der EU bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken, – bis 2030 eine Verringerung der EU-EHS-Emissionen um 43 % gegenüber dem Stand von 2005 zu erreichen. Wenn die Rechtsvorschriften nicht angepasst werden, würde der Beitrag der gegenwärtig unter das EU-EHS fallenden Wirtschaftszweige nicht ausreichen, um das höher gesteckte Gesamtziel zu erreichen, die EU-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu verringern.

Mit dieser Initiative wird der Rahmen geschaffen, der erforderlich ist, um die voraussichtlichen Emissionsreduktionen durch folgende Maßnahmen zu erreichen:

– Anpassung des EU-EHS an das im Europäischen Klimagesetz⁶⁸ festgelegte ehrgeizigere Klimaschutzziel einer Emissionsminderung um mindestens 55 %.

⁶⁸ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

- Aufstockung des Innovationsfonds zwecks Intensivierung der Bemühungen, CO₂-Technologien rasch auf dem Markt zu verbreiten, damit die EU ihr Emissionsreduktionsziel erreichen kann.
- Aufstockung des Modernisierungsfonds, um die Modernisierung der Energiesysteme in einkommensschwächeren Mitgliedstaaten zu beschleunigen.
- Sicherstellen, dass der Seeverkehrssektor kostenwirksam zu den Emissionsreduktionen beiträgt, die gemäß den EU-Zielen und den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris notwendig sind, indem wenigstens die Emissionen aus dem Seeverkehr innerhalb des EWR einbezogen werden.
- Sicherstellen, dass der Straßenverkehr und der Gebäudesektor einen einschlägigen Beitrag zur Verwirklichung des neuen Ziels für die Senkung der Treibhausgasemissionen leisten.

Der Rahmen wird so überarbeitet, dass die Integrität des bestehenden EHS gewahrt bleibt, und der Notwendigkeit, auf Verteilungsprobleme und Energiearmut einzugehen, wird Rechnung getragen.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Indikator Nr. 1: Stand der Treibhausgasemissionsreduktion in der EU im Jahr 2030 (Emissionsreduktionsziel 55 % gegenüber 1990 gemäß Europäischem Klimagesetz)

Indikator Nr. 2: Stand der Treibhausgasemissionsreduktion in den unter das bestehende EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) fallenden Sektoren im Jahr 2030 (Emissionsreduktionsziel 61 % gegenüber 2005)

Indikator Nr. 3: Stand der Treibhausgasemissionsreduktion im Straßenverkehr und im Gebäudesektor im Rahmen des neuen EHS im Jahr 2030 (Emissionsreduktionsziel 43 % gegenüber 2005).

Der jeweilige Stand der Treibhausgasemissionsreduktion in der EU wird gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 und anderen sekundären Rechtsvorschriften über die Überwachung und Berichterstattung im Rahmen des EHS gemeldet.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich detailliertem Zeitplan für die Durchführung der Initiative

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, und die Kommission erarbeitet die entsprechenden Durchführungsmaßnahmen.

Weitere Maßnahmen, mit deren Entwicklung nach dem Erlass der Richtlinie begonnen wird, sind die Überarbeitung und Annahme einer Reihe von sekundären Rechtsakten. Dies betrifft insbesondere das Sekundärrecht mit ausführlichen Vorschriften über das Versteigerungsverfahren, das Unionsregister, die Überwachung und Meldung von Emissionen, die Prüfung von Emissionsberichten und das Akkreditieren von Prüfstellen sowie die kostenlose Zuteilung. Die Umsetzung erfordert außerdem komplexe IT-Entwicklungen im Unionsregister für den Umgang mit der neuen Art von Zertifikaten und neuen Betreibern sowie die Einleitung eines neuen Vergabeverfahrens für die gemeinsame Auktionsplattform. Entscheidungen über IT-Entwicklungen und Auftragsvergabe werden nach Maßgabe

der Mitteilung über die Leitlinien zur Finanzierung von Informationstechnologie und Cybersicherheit vom 10. September 2020⁶⁹ getroffen.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem und Maßnahmen der EU können regionale, nationale und lokale Maßnahmen wirksam ergänzen und verstärken. Die Erhöhung der Zielvorgabe für die Verringerung der EU-Treibhausgasemissionen bis 2030 wird Auswirkungen auf viele Wirtschaftszweige überall in der EU haben. Daher ist ein koordiniertes Tätigwerden auf EU-Ebene unerlässlich, und mit diesem starken Motor für einen kosteneffizienten Wandel und eine Aufwärtskonvergenz bestehen viel bessere Aussichten auf den erforderlichen Wandel. Zudem weisen viele Elemente dieses Vorschlags eine bedeutende Binnenmarktdimension auf, vor allem die Optionen zum Schutz vor der Verlagerung von CO₂-Emissionen und die Finanzierungsmechanismen für CO₂-arme Technologien.

Als CO₂-Marktplatz schafft das EU-EHS Anreize dafür, Emissionsreduktionen in den darunter fallenden Tätigkeiten zuerst durch die kosteneffizientesten Lösungen herbeizuführen, und ist aufgrund seiner Größe effizienter. Vergleichbare Maßnahmen auf nationaler Ebene würden zu kleineren, fragmentierten CO₂-Märkten führen, es bestünde die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen, und die Minderungskosten wären insgesamt wahrscheinlich höher. Dies gilt auch für die Ausweitung der CO₂-Bepreisung auf weitere Sektoren.

Der grenzüberschreitende Charakter des Seeverkehrs erfordert ein koordiniertes Vorgehen auf europäischer Ebene. EU-Maßnahmen können auch Impulse für das globale Handeln geben und den Weg dafür ebnen, z. B. hinsichtlich des Seeverkehrs im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO).

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die EHS-Richtlinie ist ein Instrument der EU-Politik, das 2003 angenommen wurde. Die Kommission hat in den mehr als 15 Jahren seit der Einführung des EU-EHS wertvolle Erfahrungen gesammelt.

Dieser Vorschlag baut auf den Erfahrungen im Rahmen der vorausgegangenen EU-EHS-Überarbeitungen und Initiativen, einschließlich der jüngsten, 2018 abgeschlossenen Überarbeitung, der Kommissionsmitteilung „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030“, der Strategie für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft und anderen einschlägigen Initiativen des europäischen Grünen Deals auf. Die Initiative baut auch auf dem Prozess auf, der auf integrierten nationalen Energie- und Klimaplänen und dem in der Governance-Verordnung festgelegten Rahmen beruht.

⁶⁹ C(2020) 6126.

1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

Damit verbundene operative Ausgaben können, wie im Rahmen des aktuellen MFR vereinbart, mit Mitteln aus dem LIFE-Programm⁷⁰ gedeckt werden.

Dieser Vorschlag ist Teil des Klima- und Energiepakets „Fit für 55“. Das übergeordnete Ziel des Pakets ist die Angleichung des einschlägigen Unionsrechts an die ehrgeizigere Klimapolitik der EU. Alle Initiativen in dem Paket sind eng miteinander verknüpft, und bei jeder einzelnen kommt es auf die Ausgestaltung der anderen an. Dieser Legislativvorschlag ergänzt die anderen Vorschläge des Pakets, und die Kohärenz mit ihnen ist gewahrt.

Die Kohärenz mit der Unionspolitik in anderen Bereichen ist auch durch den Sinnzusammenhang der Folgenabschätzung für das EU-EHS mit jenen für die anderen Vorschläge des Klima-, Energie- und Verkehrsrahmens⁷¹ für 2030 – z. B. die Komplementarität der Ausweitung des Emissionshandels mit der Energieeffizienzrichtlinie⁷² – und mit anderen Maßnahmen, die zum Maßnahmenbündel zur Bekämpfung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr gehören, gewährleistet. Alle Initiativen des Pakets beruhen auf einer gemeinsamen Grundlage und den gleichen zentralen Politikenszenarios. Diese Szenarios tragen allen einschlägigen Maßnahmen und Strategien der EU Rechnung.

Zusätzliche Verwaltungskosten könnten dadurch begrenzt werden, dass möglichst die vorhandenen Strukturen der Richtlinie zur Festlegung des allgemeinen Verbrauchsteuersystems und der Energiebesteuerungsrichtlinie genutzt werden. Zusätzliche Energieeinsparungen könnten wiederum durch das neue EHS mit seinem Potenzial für Energieeinsparungen gemäß Artikel 7 der Energieeffizienzrichtlinie erzielt werden.

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

– Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

befristete Laufzeit

Laufzeit: [DD/MM]YYYY bis [DD/MM]YYYY

⁷⁰ Verordnung (EU) 2021/783 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 zur Einrichtung des Programms für die Umwelt- und Klimapolitik (LIFE) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1293/2013 (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 53).

⁷¹ Dazu zählen die Lastenteilungsverordnung (ESR), die Verordnung zu Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF), die CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die Richtlinie für erneuerbare Energien II (RED II), die Energieeffizienzrichtlinie (EED) und, ab einem späteren Zeitpunkt, die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden. Weitere einschlägige Initiativen sind die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie, der Null-Schadstoff-Aktionsplan und die Überarbeitung der Richtlinie über Industriemissionen, Mobilitätsinitiativen, z. B. im Bereich Kraftstoffe (die Initiativen „FuelEU Maritime“ und „ReFuelEU Aviation“), und ein Vorschlag für ein CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM).

⁷² Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG (ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 1).

Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von YYYY bis YYYY und auf die Mittel für Zahlungen von YYYY bis YYYY.

✓ **unbefristete Laufzeit**

- Anlaufphase von 2023 bis 2024,
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.6. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung⁷³

✓ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

✓ durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union

✓ durch Exekutivagenturen

Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

✓ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen

internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)

✓ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds

Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung

öffentlich-rechtliche Körperschaften

privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende finanzielle Garantien bieten

privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende finanzielle Garantien bieten

Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind.

Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.

Bemerkungen

EU-EHS-Zertifikate werden auf der Grundlage von Rechtsvorschriften verwaltet, für die die Kommissionsdienststellen zuständig sind.

Der Innovationsfonds wird weitgehend von der Europäischen Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA) durchgeführt.

Für die Durchführung des Modernisierungsfonds sind die begünstigten Mitgliedstaaten verantwortlich, die eng mit der Europäischen Investitionsbank (EIB), dem für den Fonds eingerichteten Investitionsausschuss und der Europäischen Kommission zusammenarbeiten.

⁷³ Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung abrufbar von der Website BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Kommission wird das Funktionieren des EHS weiterhin gemäß Artikel 10 Absatz 5 der EHS-Richtlinie überwachen und in ihrem jährlichen Bericht über den CO₂-Markt evaluieren. Dies gilt auch für die Auswirkungen der derzeitigen Überarbeitung des EHS. Der jährliche Bericht der Kommission über den CO₂-Markt und der Jahresbericht der Mitgliedstaaten decken auch die Sektoren ab, auf die der Emissionshandel ausgeweitet wird. Die per Regulierung der neuen Sektoren gewonnenen MRV-Daten werden eine wichtige Informationsquelle für die Kommission sein, mit deren Hilfe sie Fortschritte in den betreffenden Sektoren bewerten kann.

Die Untersuchung und Bewertung der Fortschritte bei der Anwendung der EHS-Richtlinie ist in der jetzigen Fassung in Artikel 21 geregelt, gemäß dem die Mitgliedstaaten der Kommission jedes Jahr einen Bericht vorlegen, in dem die Regelungen für die Zuteilung der Zertifikate, die Führung der Register, die Anwendung der Durchführungsmaßnahmen für die Überwachung und Berichterstattung, die Prüfung und die Akkreditierung sowie Fragen im Zusammenhang mit der Einhaltung dieser Richtlinie besonders berücksichtigt werden.

Die Kommission führt regelmäßig Studien zu verschiedenen relevanten Aspekten der EU-Klimapolitik durch.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Entfällt – Der Vorschlag dient nicht der Umsetzung eines neuen Finanzierungsprogramms, sondern der langfristigen Politikgestaltung. Zu der Methode der Mittelverwaltung, den Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, den Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie je nach Fehlerquoten sind keine Angaben erforderlich. Zur Umsetzung dieses Vorschlags ist eine Umverteilung von Personal innerhalb der Kommission erforderlich. Entsprechende Verfahren sind vorhanden.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Das EU-EHS ist der politische Vorzeigemechanismus zur Realisierung der Emissionsreduktionsziele der EU für rund die Hälfte aller Wirtschaftssektoren. Seit 2013 hat die Kommission den Auftrag, ein Unionsregister (Online-Datenbank, in der sämtliche Transaktionen mit Zertifikaten genau verbucht werden) und eine gemeinsame Auktionsplattform für die Versteigerung der Zertifikate der Mitgliedstaaten sowie für beide die dazugehörige Unterstützungsinfrastruktur zu schaffen. Das Unionsregister, in dem innerhalb des EU-EHS zirkulierende Zertifikate geführt werden, ist dem Risiko betrügerischer Cyberangriffe ausgesetzt, die zur Entwendung oder missbräuchlicher Verwendung von Zertifikaten und erheblichen finanziellen Verlusten (bis zu mehreren Milliarden Euro), Rechtsstreitigkeiten sowie nicht zu unterschätzenden Reputations- und

Glaubwürdigkeitsverlusten für die Kommission führen könnten. Das Risiko betrifft mehrere Bereiche, d. h. neben der Generaldirektion CLIMA auch die Generaldirektionen DIGIT, HR-DS, BUDG und LS. Risikominderungsmaßnahmen wurden ergriffen. Das finanzielle Risiko würde parallel zu Wertsteigerungen auf dem CO₂-Markt zunehmen. Die Verteilung kostenloser Zertifikate in sehr hohem Gesamtwert erfordert auch eine strenge Verteilungsregelung und die Gewähr, dass geltende Vorschriften eingehalten werden. Dazu muss in den Mitgliedstaaten und bei der Kommission ein Verwaltungs- und Kontrollsystem eingeführt werden. Die Einbeziehung der neuen Sektoren in das EHS wird den Anwendungsbereich des Systems insgesamt erweitern und dementsprechend auch den Wert des Marktes und das damit verbundene Risiko erhöhen.

Seit 2011 existiert ein hochrangiger Lenkungsausschuss mit Vertretern der federführenden Generaldirektion und der beteiligten Generaldirektionen. 2014 wurde eine umfassende Risikobewertung vorgenommen, und seit 2015 werden neue IT-Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt. Infolge der Empfehlungen des IAS in seinem Auditbericht über das EU-EHS-Register (IT-Sicherheit) wurden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit des Registersystems sowie Verwaltungs-, Qualitätssicherungs- und Prüfmaßnahmen durchgeführt. Seit 2014 werden zusätzliche Risikominderungsmaßnahmen durchgeführt.

2019 wurde für das Unionsregister eine neue Risikobewertung durchgeführt. Die GD CLIMA hat einen neuen Sicherheitsplan mit zwölf Sicherheitsmaßnahmen ausgearbeitet, die innerhalb von zwei Jahren in enger Zusammenarbeit mit der DIGIT umgesetzt werden sollen.

Die Umsetzung wird auf höherer Führungsebene mit regelmäßigen Sitzungen des Lenkungsausschusses zwischen der GD CLIMA und der DIGIT überwacht.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Diese Initiative bringt keine neuen erheblichen Kontrollen/Risiken mit sich, die nicht durch einen bestehenden internen Kontrollrahmen abgedeckt wären. Über die Haushaltsordnung hinausgehende Einzelmaßnahmen sind nicht geplant.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder geplant sind.

In Reaktion auf die spezifischen Betrugsrisiken für das EU-EHS hat die GD CLIMA die für die gesamte Kommission geltenden Leitlinien für Berufsethik und Professionalität um einen speziellen „Code of Ethics and Conduct in relation to insider trading, fraud and disclosure of sensitive information“ (Ehren- und Verhaltenskodex in Bezug auf Insider- und Betrugsgeschäfte und die Freigabe sensibler Informationen), gezielte Fortbildungsmaßnahmen und Sensibilisierungsinitiativen ergänzt. Sie hat außerdem eine Strategie für die Einstufung sensibler EU-EHS-Informationen (Sensitive Information Classification Policy) und die entsprechenden Handhabungsanweisungen mit drei Vertraulichkeitsstufen entwickelt. Die drei entsprechenden Kennzeichnungen im EHS werden von der Direktion „Sicherheit“ der GD HR (GD HR-DS) befürwortet (siehe Sicherheitshinweis 1, zehnte Fassung). 2019 veröffentlichte die GD HR-DS

den Sicherheitsvermerk C(2019) 1904 zur Aktualisierung der Regeln für Informationen, die zwar als sensibel, aber nicht als Verschlussache eingestuft werden (SNC). Die GD CLIMA hat, im Einklang mit diesen neuen Regeln, neue Anweisungen für den Umgang mit SNC-Informationen der GD CLIMA veröffentlicht. Für neues Personal werden regelmäßig entsprechende Fortbildungsveranstaltungen angeboten.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

(1) Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken und Haushaltslinien des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM[1]	von EFTA-Ländern[2]	von Kandidatenländern[3]	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
3	09 01 01 01	NGM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
3	09 02 03	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
7	20 01 02 01	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
7	20 02 06 01	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
7	20 02 06 02	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
7	20 02 06 03	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

(2) Neu zu schaffende Haushaltslinien: Entfällt.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens			3	„Natürliche Ressourcen und Umwelt“				
GD: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Operative Mittel								
09 02 03	Verpflichtungen	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Zahlungen	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Mittel INSGESAMT GD CLIMA	Verpflichtungen	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Zahlungen	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Zahlungen	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 3 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Zahlungen	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

	Verpflichtungen	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
Operative Mittel INSGESAMT	Zahlungen	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6	Verpflichtungen	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Zahlungen	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“
--	---	-----------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten (Anhang V der Internen Vorschriften), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
GD: CLIMA						
Personal	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
GD CLIMA INSGESAMT	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
---	---	-------	-------	-------	-------	-------	--------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Zahlungen	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden*

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben	Haushaltlinie	ERGEBNISSE		2023		2024		2025		2026		2027		Insgesamt	
		Art[1]	Durchschnittskosten	An-zahl	Kosten	An-zahl	Kosten	An-zahl	Kosten	An-zahl	Kosten	An-zahl	Kosten	An-zahl	Kosten
Einzelziel Nr. 4 – Seeverkehr															
– Aktualisierung der Plattform THETIS-MRV	09 02 03	Kooperationsvereinbarung EMSA			0,250										0,250
– Änderungen Unionsregister	09 02 03	Dienstleistungsaufträge			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	QTM, Externe, Ausrüstung			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
– Erweiterung Service Desk	09 02 03	Dienstleistungsaufträge			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	QTM, Externe, Ausrüstung			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
– Aktualisierung MRV-Berichterstattungssystem des EHS	09 02 03	Dienstleistungsaufträge			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
Einzelziel Nr. 5 – Gebäude und Verkehr															
– Änderungen Unionsregister	09 02 03	Dienstleistungsaufträge			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	QTM, Externe, Ausrüstung			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
– Erweiterung Service Desk	09 02 03	Dienstleistungsaufträge			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007
	09 01 01 01	QTM, Externe, Ausrüstung			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
– Aktualisierung MRV-Berichterstattungssystem des EHS	09 02 03	Dienstleistungsaufträge			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4,429
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 5					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
INSGESAMT					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
RUBRIK 7 des mehrjährigen Finanzrahmens						
Personal	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
Außerhalb der RUBRIK 7[1] des Mehrjährigen Finanzrahmens						
Personal						
Sonstige Verwaltungsausgaben	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
INSGESAMT	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	2023	2024	2025	2026	2027
Ÿ Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (in den Delegationen)					
01 01 01 01 (indirekte Forschung)					
01 01 01 11 (direkte Forschung)					
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)					
Ÿ Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten: VZÄ)[1]					
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)					
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)					
XX 01 xx yy zz	– am Sitz				
	– in den Delegationen				
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK – indirekte Forschung)					
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK – direkte Forschung)					
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)					
INSGESAMT	22	24	24	24	24

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	<p>Zusätzliches Personal benötigt für:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Abfassung von Rechtsakten und die Genehmigung von Änderungen von Sekundärrechtsakten mit Durchführungsvorschriften für das Versteigerungsverfahren; das Unionsregister; Überwachung und Berichterstattung; das Prüfen von Emissionsberichten und die Akkreditierung von Prüfstellen; die kostenlose Zuteilung; – Durchführungsaufgaben im Zusammenhang mit der Ausweitung des EHS auf den Seeverkehr (einschließlich der notwendigen Änderungen des bestehenden MRV-Systems) und dem neuen Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr; – Beschaffung der neuen Auktionsplattform(en) für die Versteigerung sowohl allgemeiner Zertifikate als auch einer neuen Art von Zertifikaten für den Gebäudesektor und den Straßenverkehr; – Überwachung der Umsetzung der verpflichtenden Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung (MRV); – Weitere Umsetzung und Kontrolle von Fonds zur CO₂-Reduktion; – IT-Anpassungen im Unionsregister.
Externes Personal	

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- kann innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Die Ausgaben werden aus LIFE-Mitteln gedeckt.

- erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

–

- erfordert eine Revision des MFR.

–

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2023	2024	2025	2026	2027	Insgesamt
Geldgeber/kofinanzierende Einrichtung						
Kofinanzierung INSGESAMT						

Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - auf die Eigenmittel
 - auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel						

Bitte geben Sie für die zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

–

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

Dies lässt sich nicht quantifizieren.

⁷⁴ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.