



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

# Prop. 3 LS

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

Endringer i klimakvoteloven  
(endret virkeområde m.m.)  
og samtykke til deltakelse i en beslutning  
i EØS-komiteen om innlemmelse  
i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957  
(om endring av MRV-forordningen) og  
direktiv (EU) 2023/959 (om endringer  
i klimakvotedirektivet og beslutning  
om markedsstabilitetsreserven) m.m.





DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

# Prop. 3 LS

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

Endringer i klimakvoteloven  
(endret virkeområde m.m.)  
og samtykke til deltakelse i en beslutning  
i EØS-komiteen om innlemmelse  
i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957  
(om endring av MRV-forordningen) og  
direktiv (EU) 2023/959 (om endringer  
i klimakvotedirektivet og beslutning  
om markedsstabilitetsreserven) m.m.



# Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold ...</b>	5	3.3.3	Innspill til praktisering av klimakvoteregelverket .....	23
<b>2</b>	<b>Bakgrunnen for lovforslaget ....</b>	7	3.4	Departementets vurderinger .....	23
2.1	Forsterkede klimamål i EU – Klar for 55 .....	7	3.4.1	Vurdering av innspill til lovens utforming .....	23
2.2	Gjeldende rett .....	7	3.4.2	Vurdering av innspill til praktisering av regelverket – grensen mellom aktiviteter i anlegg og maritim transport-aktivitet .....	24
2.2.1	Klimakvotesystemet .....	7		Endringer det er identifisert behov for etter høringen .....	25
2.2.2	Overvåking, rapportering og verifikasjon av utslipp fra maritim transport (MRV-forordningen) .....	8	3.4.3		
2.3	Nærmere om endringene i klimakvotesystemet .....	8			
2.3.1	Hovedtrekk i endringene .....	8			
2.3.2	Nærmere om kvoteplikt for utslipp fra maritim transport .....	10	<b>4</b>	<b>Samtykke til godkjenning av beslutningen i EØS-komiteen ...</b>	<b>26</b>
2.3.3	Nærmere om den markedsstabiliserende reserven .....	11	<b>5</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser .....</b>	<b>27</b>
2.4	Innlemmelse av endringene i klimakvoteregelverket i EØS-avtalen .....	11	5.1	Innlemmelse av maritim transport i klimakvotelovens virkeområde ...	27
2.4.1	Hovedinnholdet i utkast til EØS-komitébeslutning .....	11	5.1.1	Overordnet om konsekvenser .....	27
2.4.2	Nærmere om tilpasningene til direktiv (EU) 2023/959 .....	12	5.1.2	Konsekvenser for offentlige myndigheter .....	27
			5.1.3	Konsekvenser for maritim transportnæring .....	28
<b>3</b>	<b>Gjennomføringen i norsk rett ...</b>	14	5.1.4	Betydningen av rettidig gjennomføring i Norge .....	30
3.1	Hovedinnholdet i lovforslaget .....	14	5.2	Konsekvenser av øvrige endringer i klimakvoteloven .....	30
3.1.1	Inkludering av maritim transport i klimakvoteloven .....	14	5.2.1	Deltakelse i klimakvotesystemet er ikke lenger betinget av å ha utslipp .....	30
3.1.2	Inkludering av flere aktiviteter i anlegg .....	14	5.2.2	Håndtering av utslippsrapporter .....	31
3.1.3	Anvendelse på aktiviteter utover de som omfattes av klimakvotedirektivet .....	15	5.2.3	Mindre endringer og rettelser .....	31
3.1.4	Endring og tydeliggjøring av pliktsubjektet .....	15	5.3	Økonomiske og administrative konsekvenser av EØS-komitébeslutningen .....	31
3.1.5	Håndtering av utslippsrapporter .....	15	5.3.1	Direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet) .....	31
3.1.6	Styrking av klimakvotelovens tilsyns- og håndhevings hjemler ....	16	5.3.2	Forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) .....	33
3.1.7	Fra «forurensningsmyndighetene» til «klimakvotemyndigheten» .....	18			
3.2	Høringen av forslaget .....	19			
3.3	Merknader fra høringsinstansene .....	22	<b>6</b>	<b>Merknader til de enkelte paragrafene i lovforslaget .....</b>	<b>34</b>
3.3.1	Generelt .....	22			
3.3.2	Innspill til lovens utforming .....	23			

<b>A Forslag til lov om endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.)</b> .....	41	3	EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø) .....	120
<b>B Forslag til vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.</b> ....	45	4	Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2023/852 av 19. april 2023 om endring av beslutning (EU) 2015/1814 med hensyn til antall kvoter som skal plasseres i markedsstabilitetsreserven for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser fram til 2030 .....	123
<b>Vedlegg</b>		5	Kommisjonsbeslutning (EU) 2023/1575 av 27. juli 2023 om antall kvoter i Unionen som skal utstedes i henhold til EU-ordningen for handel med utslippskvoter for 2024 .....	126
1 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/957 av 10. mai 2023 om endring av forordning (EU) 2015/757 for å inkludere sjøtransportvirksomhet i EUs ordning for handel med utslippskvoter og for å sikre overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra ytterligere typer skip .....	46			
2 Europaparlaments- og råsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og av beslutning (EU) 2015/1814 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser .....	55			



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

# Prop. 3 LS

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

## Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

*Tilråding fra Klima- og miljødepartementet 29. september 2023,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

Proposisjonen inneholder forslag til endringer i klimakvoteloven. Det er hovedsakelig følgende materielle endringer som foreslås: Lovens stedlige og materielle virkeområde utvides til å omfatte maritim transport, forutsetningen om at aktiviteter må ha utslipp for å omfattes av klimakvotesystemet fjernes (for å tilrettelegge for at også anlegg uten utslipp kan søke om tildeling av vederlagsfrie kvoter), forutsetningen om at alle som omfattes av klimakvotesystemet skal svare kvoter fjernes (fordi noen aktiviteter kun skal stå overfor krav om overvåking, verifikasjon og rap-

portering av utslipp) og det inntas nye bestemmelser om tilsyn og håndheving.

Lovendringene er nødvendige for å gjennomføre i norsk rett følgende EU-rettsakter som endrer EUs klimakvotesystem: Europaparlaments- og Rådsforordning (EU) 2023/957 10. mai 2023 om endring av forordning (EU) 2015/757 for å inkludere sjøtransportvirksomhet i EUs ordning for handel med utslippskvoter og for å sikre overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra ytterligere typer skip. Europaparlaments- og Rådsdirektiv

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

(EU) 2023/959 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og av beslutning (EU) 2015/1814 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser.

Lovendringene er videre nødvendige for å gi hjemmel til å innføre kvoteplikt på utslipp fra maritim transport i tråd med EU-regelverket. Klimakvoteloven er i stor grad en rammelov og hjemmelslov. De foreslåtte endringene er i stor grad overordnede og nærmere regulering vil måtte gjøres ved endringer i klimakvoteforskriften.

Det foreslås også en rekke tekniske endringer uten betydning for meningsinnholdet i loven, for eksempel språktekniske endringer og at sanksjonshjemler samles i ett kapittel.

Det bes videre om Stortingets samtykke til deltakelse i en EØS-komiteebeslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av de nevnte EU-retts-

aktene. De fleste konsekvensene av å innlemme disse rettsaktene er reflektert i de foreslåtte lovendringene. I tillegg kommer blant annet deltagelsen i det nye kvotesystemet for veitrafikk, bygninger og deler av industrien (ETS2) som inngår som en del av endringene i klimakvotedirektivet. Når det gjelder nasjonal gjennomføring av ETS2, vil Klima- og miljødepartementet ved behov komme tilbake til Stortinget med eventuelle lovendringer.

EØS-komiteebeslutningen omfatter også: Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2023/852 19. april 2023 om endring av beslutning (EU) 2015/1814 med hensyn til antall kvoter som skal plasseres i markedsstabilitetsreserven for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser fram til 2030 og kommisjonsbeslutning (EU) 2023/1575 27. juli 2023 om antall kvoter i Unionen som skal utstedes i henhold til EU-ordningen for handel med utslippskvoter for 2024.



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## 2 Bakgrunnen for lovforslaget

### 2.1 Forsterkede klimamål i EU – Klar for 55

---

I desember 2020 besluttet EU å forsterke sitt overordnede klimamål for 2030 fra et kutt på 40 prosent sammenlignet med utslippene i 1990 til et mål om å kutte nettutslippene med 55 prosent sammenlignet med utslippene i 1990. Et forsterket klimamål krever forsterket klimaregelverk.

EUs mål om utslippskutt under Parisavtalen skal oppfylles gjennom et klimarammeverk som består av tre pilarer. Første pilar er det europeiske klimakvotesystemet (EU ETS) som blant annet regulerer utslipp fra industri, kraftproduksjon, petroleumsvirksomhet og luftfart. Andre pilar er innsatsfordelingsforordningen (ESR) som fastsetter nasjonale utslippsmål for perioden 2021–2030 for sektorer som transport, jordbruk, bygninger og avfall, samt deler av industri og petroleumssektoren. Tredje pilar er regelverk om bokføring av utslipp og opptak i skog og andre landarealer (LULUCF). Til sammen setter de tre pilarene et samlet tak på utslippene fra EU-statene og dermed rammene for hvordan EU skal nå sitt overordnede klimamål for 2030. Det er i denne konteksten at klimakvotereguleringen forsterkes.

Endringene i klimakvotesystemet som behandles i denne proposisjonen er del av det EU har kalt «Fit for 55» eller «Klar for 55»-pakken. Pakken ble lagt frem 14. juli 2021 og inneholdt forslag til nye eller reviderte regelverk som til sammen skal sørge for at EU når sine klimamål. Europakommisjonen forslag til endringer i klimakvotesystemet har vært til forhandling mellom Kommisjonen, Europaparlamentet og Rådet. I desember 2022 ble det oppnådd politisk enighet om endringene. Regelverkene som ligger til grunn for denne proposisjonen ble formelt vedtatt i EU 10. mai 2023.

Deler av innholdet i direktiv (EU) 2023/959 og forordning (EU) 2023/957 skal gjelde for EU fra og med 1. januar 2024. Dette gjelder blant annet bestemmelser som innfører kvoteplikt for maritim transport, og en ny ordning under Innovasjonsfondet som åpner for støtte til hydrogenproduksjon. Det er ønskelig at EØS-komitébeslutningen om innlemmelse av rettsaktene treffes og trer i

kraft innen utgangen av 2023, slik at innføringen av kvoteplikt for maritim transport ikke skjer senere i Norge enn i EU. Det vil gi likebehandling innad i EØS, hindre negative konsekvenser for næringen og redusere mulighetene for omgåelse av EU-reglene ved ekstra anløp til EFTA-havner. Nødvendige lovendringer i klimakvoteloven må også være trådt i kraft innen utgangen av 2023 for at norske myndigheter skal ha den nødvendige hjemmelen til å innføre kvoteplikt for maritim transport i Norge. Videre må EØS-komitébeslutningen vedtas og tre i kraft innen utgangen av 2023 for å sikre at norske aktører vil kunne få utbetalt støtte etter det nye regelverket om hydrogenauksjoner under Innovasjonsfondet.

### 2.2 Gjeldende rett

---

#### 2.2.1 Klimakvotesystemet

Norge har deltatt i EUs klimakvotesystem gjennom EØS-avtalen siden 2008. EUs klimakvotesystem er rettslig forankret i direktiv 2003/87/EF («klimakvotedirektivet») og flere underordnede rettsakter. Klimakvotereguleringen er innlemmet i EØS-avtalen vedlegg XX og gjennomført i norsk rett gjennom klimakvoteloven og klimakvoteforskriften.

EUs klimakvotesystem er en sentral del av den europeiske innsatsen for å redusere utslipp av klimagasser fra energisektoren, industri og luftfart. Hovedprinsippet er at det settes et tak for de samlede lovlige utslippene i EØS gjennom at et visst antall kvoter er tilgjengelige i et kvotemarked. Formålet med systemet er å skape insentiver til å redusere utslippene fra de kvotepliktige aktivitetene i tråd med overordnede klimamål. Kvotene er omsettelige og kvotepliktige aktører står overfor valget mellom å redusere utslipp eller å kjøpe kvoter. Rundt halvparten av Norges klimagassutslipp er i dag dekket av klimakvotesystemet som omfatter til sammen ca. 150 anlegg og luftfartøyoperatører.

Klimakvoteloven er i all hovedsak en gjennomføring av klimakvotedirektivet og er først og fremst en rammelov og en fullmaktslov, som

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

utfylles av klimakvoteforskriften. Loven hjemler blant annet plikten til å svare kvoter for utslipp og rapporteringsplikten for utslipp, mens klimakvoteforskriften angir omfang av pliktene og hvordan de oppfylles.

Klimakvotelovens virkeområde er i dag begrenset til utslipp av klimagasser fra kvotepliktige aktiviteter i anlegg og fra kvotepliktige luftfartsaktiviteter.

For alle de kvotepliktige aktivitetene må det løses inn én kvote per tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalent som har blitt sluppet ut i forbindelse med aktiviteten i forutgående år. Mange av de kvotepliktige kan i dag søke om å få tildelt en andel av kvotene vederlagsfritt. Kvotepliktige virksomheter som får tildelt færre kvoter vederlagsfritt enn det de trenger for å gjøre opp for kvoteplikten, må kjøpe kvoter i markedet for å dekke utslippene. Oppgjør for utslippene skjer ved innlevering av kvoter gjennom et felleseuropeisk klimakvoteregister.

### 2.2.2 Overvåking, rapportering og verifikasjon av utslipp fra maritim transport (MRV-forordningen)

Maritim transport har til nå ikke vært omfattet av EUs klimakvotesystem som en aktivitet i klimakvotedirektivets vedlegg I, der aktiviteter som omfattes av klimakvotesystemet er opplistet. Deler av maritim transportnæring plikter likevel å overvåke og rapportere sine CO<sub>2</sub>-utslipp. Dette følger av krav i forordning (EU) 2015/757 om overvåking, rapportering og verifikasjon av drivhusgassutslipp fra skip (MRV-forordningen), som er innlemmet i EØS-avtalen og tatt inn i norsk rett gjennom forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger § 12 a. Forkortelsen MRV er engelsk og står for monitoring, reporting and verification.

MRV-forordningen ble vedtatt for å ha et godt overvåkings- og rapporteringssystem, som ville være nødvendig for å i fremtiden kunne inkludere maritim transport i EUs klimakvotesystem. MRV-forordningen angir i dag regler for overvåking, rapportering og verifikasjon av utslipp av CO<sub>2</sub> fra visse typer skip som har avreise fra, til eller mellom havner i EØS. Forordningen inneholder krav om at hvert skip blant annet må ha en overvåkingsplan for å overvåke utslipp av klimagasser mv. som skal verifiseres av en uavhengig tredjepart. Det skal hvert år leveres inn en verifisert utslippsrapport per skip til Kommisjonen, flaggstat og andre relevante myndigheter for hele forutgående rapporteringsår. Forordningen gjelder utslipp av CO<sub>2</sub> fra skip over 5 000 bruttotonn som

går fra havn innad i og til og fra EØS. Fiskefangst eller fiskeforedlingskip, krigsskip, forsvarets logistikk- og støttefartøy, treskip av primitiv konstruksjon, skip som ikke drives frem med mekaniske midler, og statlige skip brukt til ikke-kommersielle formål er likevel unntatt.

## 2.3 Nærmere om endringene i klimakvotesystemet

### 2.3.1 Hovedtrekk i endringene

Bakgrunnen for de foreslåtte endringene i klimakvoteloven er endringene EU har vedtatt i klimakvotesystemet. Ikke alle disse endringene vil medføre behov for lovendringer. Det følgende gir likevel en bred oppsummering av endringene i EUs klimakvotesystem, for å tydeliggjøre innholdet i EØS-komiteebeslutningen og konteksten for de foreslåtte lovendringene.

*Økt ambisjonsnivå:* Formålet med endringene i EUs klimakvoteregulering er å sikre at klimakvotesystemet gir et tilstrekkelig bidrag til oppfyllelsen av EUs overordnede klimamål for 2030, og å få en gradvis og balansert utslippsutvikling fram mot EUs mål om klimanøytralitet i 2050. Hovedgrepet er en raskere årlig nedtrapping av antall tilgjengelige kvoter. I tillegg engangsreduseres mengden kvoter som tilgjengeliggjøres med 90 millioner kvoter i 2024 og 27 millioner kvoter i 2026. Nedtrappingen av antall tilgjengelige kvoter har som mål å redusere utslippene med 62 prosent fra 2005 til 2030. Før den siste økningen av ambisjonsnivået skulle utslippene reduseres med 43 prosent fra 2005 til 2030.

*Utvidet omfang:* Kvotesystemets virkeområde utvides til også å omfatte deler av utslippene fra maritim transport. Inkludering av maritim transport gjør det nødvendig å øke samlet antall kvoter i klimakvotesystemet med drøyt 78 millioner kvoter i 2024. Maritim transport inngår i klimakvotesystemet på linje med andre sektorer, så den årlige nedtrappingen av kvotemengden gjelder også for maritim transport. Det etableres også et uavhengig og parallelt kvotesystem for utslipp fra vei-trafikk, oppvarming av bygninger og deler av industrien, dvs. utslipp som omfattes av EUs innsatsfordelingsforordning. Videre endres virkeområdet for direktivet slik at anlegg uten utslipp vil kunne omfattes. Dermed vil også anlegg med nullutslippsteknologi kunne søke om tildeling av vederlagsfrie kvoter. Formålet er å unngå at investeringer i nullutslippsteknologi forsinkes utfra et ønske om å kunne søke om tildeling av kvoter. Det åpnes videre opp for at energiintensive virksom-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

heter som investerer i utslippsreduserende teknologi fremdeles kan forbli kvotepliktige i den femårsperioden de er inne i, eventuelt også påfølgende femårsperiode. Virksomheten kan da beholde eventuell vederlagsfri tildeling selv om aktiviteten ikke lenger er kvotepliktig. Samtidig endres direktivet slik at virksomheter hvor utslippet fra biomasse er mer enn 95 prosent biomasse og oppfyller bærekraftkriteriene ikke lenger skal være kvotepliktige eller motta vederlagsfrie kvoter. Innen 2026 skal Kommisjonen vurdere om det er mulig med kvoteplikt på utslipp fra anlegg for forbrenning av avfall med sikte på innføring av kvoteplikt fra 2028. Medlemsstatene må sikre at utslippene fra anlegg for avfallsforbrenning overvåkes og rapporteres fra 2024. Innen 2026 skal Kommisjonen også rapportere om hvordan negative utslipp fra permanent lagring av klimagasser kan inkluderes i klimakvotesystemet, og eventuelt også fremme forslag til regelverksendringer.

*Styrket markedsstabiliserende reserve (MSR):* Den markedsstabiliserende reserven brukes til å skape balanse i tilbud og etterspørsel etter kvoter. Den fungerer utfra en mekanisme som innebærer at kvoter skal fjernes midlertidig fra markedet dersom tilbudet, i lys av forhåndsgitte terskelverdier, anses å overstige etterspørselen etter kvoter, og at det tilsvarende tilføres kvoter tilbake til markedet hvis antallet kvoter i sirkulasjon er lavere enn terskelverdien. Endringene i kvotesystemets omfang og ambisjonsnivå gjør det nødvendig med justeringer i hvordan den markedsstabiliserende reserven er innrettet. Se 2.3.3 for mer informasjon.

*Utvidelse av Innovasjonsfondet:* Innovasjonsfondet er en felleseuropeisk ordning som brukes til å gi støtte til innovativ fornybar energi, CO<sub>2</sub>-fangst og lagring og utslippsreduserende prosjekter i industrien. Dette fondet utvides vesentlig, både med hensyn til hvilke prosjekter som kan få støtte og hvor mye penger det er i fondet. Innovasjonsfondet skal få inntektene fra auksjonering av minst 575 millioner klimakvoter, mot 450 millioner kvoter i tidligere regelverk. Videre utvides Innovasjonsfondets virkeområde til å omfatte maritim transport og sektorene som omfattes av det nye kvotesystemet for veitrafikk, bygninger og deler av industrien. Kvoter som ikke lenger skal tildeles vederlagsfritt som følge av etablering av en CO<sub>2</sub>-grensejusteringsmekanisme (Carbon Border Adjustment Mechanism eller CBAM), skal auksjoneres til inntekt for Innovasjonsfondet. I tillegg kan fondet få ekstraintekter dersom den vederlagsfrie tildelingen til industrien reduseres som følge av at industrien ikke leverer nullutslippsplaner eller følger opp energieffektivise-

ringsplaner i tråd med regelverket. Det åpnes videre for at Innovasjonsfondet kan gi støtte til prosjekter gjennom bruk av differansekontrakter for utslippsreduksjoner (Carbon Contracts for Difference eller CCfDs). Differansekontrakter kan brukes til å garantere en fast CO<sub>2</sub>-pris høyere enn kvoteprisen til aktører som ønsker å investere i innovative klimavennlige teknologier, og kan dermed gi insentiver til utslippskutt utover gjeldende kvotepris.

*Moderniseringsfondet:* Fondet er etablert for å bistå utvalgte EU-stater med lav BNP med omstilling av energisektoren og forbedring av energieffektiviteten, jf. klimakvotedirektivets artikkel 10d. Fondet utvides og spisses mer inn mot klimatiltak i samsvar med målene i EUs grønne giv og den europeiske klimaloven.

*Bruk av auksjonsinntekter:* Klimakvotedirektivets artikkel 10 nr. 3 om bruk av auksjonsinntekter endres slik at medlemsstatene heretter må bruke alle inntekter til klimarelaterte formål, ikke bare halvparten, som er tilfellet i dag. Norge har unntak fra kravene i artikkel 10 nr. 3 siden budsjettspørsmål faller utenfor EØS-avtalens virkeområde.

*Tildeling av vederlagsfrie kvoter:* Klimakvotedirektivet etablerer en kobling mellom EUs kvotesystem og CO<sub>2</sub>-grensejusteringsmekanismen (CBAM). Virksomheter som produserer CBAM-varer (sement, jern/stål, aluminium, elektrisitet, hydrogen og gjødsel) får over perioden 2026–2034 gradvis redusert tildeling av vederlagsfrie kvoter i takt med innfasingen av CBAM. Det stilles også som betingelse for full vederlagsfri tildeling at de anlegg som ikke regnes som små og mellomstore bedrifter investerer i teknikker for å øke energieffektiviteten og for å redusere utslippene. For virksomheter som ikke oppfyller disse kravene, kuttes den vederlagsfrie tildelingen med 20 prosent. Virksomheter med høy utslippsintensitet må dessuten utarbeide og sette i verk en klimanøytralitetsplan for å få tildelt kvoter fullt ut. For virksomheter som ikke oppfyller disse kravene, kuttes den vederlagsfrie tildelingen med 20 prosent.

*Fangst, bruk, transport og lagring av CO<sub>2</sub>:* Det innføres unntak for kvoteplikt på CO<sub>2</sub> som blir permanent kjemisk bundet i produkter. Videre skal alle former for transport av CO<sub>2</sub>, ikke bare transport av CO<sub>2</sub> gjennom rørledninger, omfattes av kvoteplikt såfremt CO<sub>2</sub>-en transporteres for lagring i et lager med tillatelse etter direktiv 2009/31/EF (CCS-direktivet). Videre åpnes det for at installasjoner for fangst av CO<sub>2</sub>, rørledninger for transport av CO<sub>2</sub> og CO<sub>2</sub>-lager vil kunne søke om, og kvalifisere for, tildeling av vederlagsfrie kvoter.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

*Årssyklusen i klimakvotesystemet:* Tidligere skulle vederlagsfrie kvoter deles ut til de kvotepliktige innen 28. februar hvert år. Ny frist for utdeling av kvoter er 30. juni hvert år. Tidligere skulle de kvotepliktige operatørene innlevere kvoter til oppgjør innen 30. april året etter at utslippene fant sted. Ny frist er 30. september året etter at utslippene fant sted. De nye fristene gir mer tid til nødvendig prosess både hos virksomhetene og offentlige myndigheter uten at miljøintegriteten svekkes.

*Eget kvotesystem for CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitrafikk, bygninger og deler av industrien (ETS2):* Klimakvotedirektivet etablerer et uavhengig og parallelt kvotesystem for utslipp av klimagasser fra veitrafikk, bygninger og de delene av industrien som ikke omfattes av det øvrige klimakvotesystemet (EU ETS). At disse utslippene ikke inkluderes i EU ETS, skyldes ifølge Kommisjonen at disse sektorene har ulikt utslippsreduksjonspotensial og ulike faktorer som påvirker etterspørselen etter kvoter. Kommisjonen ønsker å innhente erfaringer før det eventuelt vurderes å slå ETS2 sammen med det øvrige klimakvotesystemet (EU ETS). Plikten til å levere kvoter for utslipp vil gjelde fra og med 2027, eventuelt fra 2028 dersom olje- eller gassprisen i 2026 overstiger et bestemt nivå. Klimakvotedirektivet åpner for at det kan søkes om unntak fra kvoteplikten under ETS2 til og med 2030. En av flere forutsetninger er at det er innført nasjonalt avgiftsnivå for utslipp omfattet av ETS2, som er høyere enn ETS2-kvotepreisen. Det skal etableres en egen markedsstabiliserende klimakvoterreserve for ETS2. Deler av ETS2-kvotene skal auksjoneres til inntekt for Det sosiale klimafondet. Fondet opprettes som en integrert del av ETS2 for å legge til rette for en rettfærdig omstilling. Fondet finansieres av auksjonering av kvoter. Kvotesystemet for veitrafikk, bygninger og deler av industrien (ETS2) er inkludert i EØS-komiteebeslutningen, men ikke i lovforslaget som fremmes i denne proposisjonen. Klima- og miljødepartementet vil komme tilbake til hvordan ETS2 skal gjennomføres i norsk rett.

### 2.3.2 Nærmere om kvoteplikt for utslipp fra maritim transport

Maritim transport inkluderes i klimakvotesystemet gjennom en flaggnøytral og rutebasert tilnærming. Kvoteplikten omfatter alle CO<sub>2</sub>-utslipp fra skip som går mellom havner i EU, halvparten av CO<sub>2</sub>-utslippene fra reiser mellom EU-havn og havn i tredjeland, og alle CO<sub>2</sub>-utslipp fra skip som ligger til kai i en EU-havn.

Kvoteplikten gjelder kommersiell transport av varer eller passasjerer med skip fra 5 000 bruttotonn og oppover, og som er regulert under MRV-forordningen (2015/757). Disse står for om lag 90% av alle CO<sub>2</sub>-utslippene i sektoren i EU. Disse aktørene har allerede krav om overvåking, rapportering og verifikasjon av utslipp i henhold til MRV-forordningen (2015/757). Det er «skipsoperatøren» som blir kvotepliktig (se nærmere om begrepet «skipsoperatør» i 3.1.4 og merknaden til ny § 2 a).

Kommisjonen skal innen utgangen av 2026 vurdere mulighetene for å utvide kvoteplikten til å omfatte skip, inkludert offshoreskip, mellom 400 og 4999 bruttotonn, jf. klimakvotedirektivet artikkel 3gg nr. 5.

Det legges opp til en gradvis innføring av kvoteplikten med 40 prosent kvoteplikt i 2024 og 70 prosent kvoteplikt i 2025. Fra 2026 vil det være kvoteplikt for 100 prosent av utslippstallet. En skipsoperatør med et kvotepliktig utslipp på 100 000 tonn vil følgelig måtte levere 40 000 kvoter i 2024, 70 000 kvoter i 2025 og 100 000 kvoter fra 2026.

Det er full auksjonering av klimakvoter til maritim transport. Dermed gis det ikke tildeling av vederlagsfrie klimakvoter til denne aktiviteten. Auksjonsinntektene fordeles mellom statene i tråd med den eksisterende fordelingsnøkkelen, men likevel slik at stater med mer enn 15 skipsoperatører per million innbyggere kan få en høyere andel av inntektene. Inntektene øremerkes klimatilnærming, jf. klimakvotedirektivet artikkel 10 nr. 3 (som EFTA-statene har unntak fra).

I tillegg til de alminnelige reglene om sanksjoner i klimakvotesystemet åpnes det for muligheten til å bortvise, tilbakeholde og nekte skip adgang til egne havner, dersom skipet seiler for en skipsoperatør som ikke har levert kvoter i to eller flere rapporteringsperioder på rad.

Det administrative ansvaret for utslipp fra maritim transport i klimakvotesystemet tillegges i utgangspunktet staten skipsoperatøren er registrert i. Hvis skipsoperatøren er registrert i en stat utenfor EU, vil EU-staten der skipsoperatørens skip har hatt flest anløp de to foregående årene tillegges det administrative ansvaret. Hvis skipsoperatøren ikke tidligere har hatt anløp i EU, tilegnes det medlemslandet hvor skipsoperatørens skip ankommer eller starter sin første EU-reise. EU-Kommisjonen skal ifølge klimakvotedirektivet innen 1. februar 2024 utgi en liste over skipsoperatører med aktiviteter som omfattes av klimakvotesystemet, og som viser hvilken skipsoperatør som administreres av hvilken medlemsstat. Listen skal oppdateres regelmessig.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Som følge av inkluderingen av maritim transport i klimakvotesystemet er det også gjort oppdateringer av MRV-forordningen, som i hovedsak består i inkludering av definisjoner av administrerende myndighet, aggregerte utslippsdata på selskapsnivå og krav om å rapportere disse dataene til administrerende myndighet etter verifikasjon. MRV-forordningen er i tillegg gitt et videre område enn klimakvotedirektivet. Forordningen gjelder ikke bare for skip fra 5 000 bruttotonn og oppover, men fra og med 1. januar 2025 også for enkelte skip fra 400 bruttotonn og oppover, inkludert offshoreskip, jf. forordningens artikkel 2 nr. 1a. Dette for å forberede en eventuell inkludering av ytterligere former for maritime transportaktiviteter i klimakvotesystemet som nevnt over.

### 2.3.3 Nærmere om den markedsstabiliserende reserven

Det gjøres en del endringer i innretningen av den markedsstabiliserende reserven (MSR). Den markedsstabiliserende reserven er en mekanisme i klimakvotesystemet som er etablert for å håndtere ubalanse mellom tilbudet av og etterspørselen etter klimakvoter. Utgangspunktet her er «antall tilgjengelige kvoter i markedet», dvs. forholdet mellom antall utstedte kvoter og antall kvoter som er levert til oppgjør. Hvis «antall tilgjengelige kvoter» overstiger 833 millioner kvoter, skal et gitt antall kvoter midlertidig tas ut av markedet og plasseres i en reserve. Når «antall tilgjengelige kvoter» ligger under 400 millioner kvoter, skal 100 millioner kvoter fra reserven gjøres tilgjengelig i markedet.

Reglene for innskudd i reserven endres slik at det helt frem til 2030 som utgangspunkt vil være 24 prosent av de tilgjengelige kvotene som settes inn på reserven hvert år, ikke 12 prosent av antall tilgjengelige kvoter i markedet. Bakgrunnen for endringen er at Kommisjonen har beregnet at et innskuddsnivå på 12 prosent ikke vil være tilstrekkelig til å ivareta reservens formål om å redusere overskuddet av kvoter og sikre markedsstabilitet. Kommisjonen ser for seg å gå tilbake til 12 prosents innskudd etter 2030.

Det er innført en endring i reglene for innskudd i reserven som sier at dersom «antall tilgjengelige kvoter» er på mellom 833 millioner og 1 096 millioner kvoter, så skal den delen av de tilgjengelige kvotene som overstiger 833 millioner settes inn i reserven. Endringen er innført for å unngå store utslag på overføringen til reserven når terskelverdien på 833 millioner kvoter over-

stiges. Dersom «antall tilgjengelige kvoter» er 1 096 millioner kvoter eller høyere settes det inn et antall kvoter som tilsvarer 24 prosent av «antall tilgjengelige kvoter».

Den markedsstabiliserende reserven inneholder en slettemekanisme som fra 2023 innebærer at deler av innskuddet i reserven vil kunne bli slettet permanent. Denne mekanismen har vært relativt innfløkt, der det avgjørende for om slettemekanismen skulle anvendes var at innskuddet på reserven oversteg samlet antall kvoter som ble auksjonert året før. Ved utgangen av 2022 stod det om lag 3 000 millioner kvoter på reserven. Auksjonsvolumet i 2022 var knapt 500 millioner. Følgelig slettet EU om lag 2 500 millioner kvoter permanent fra klimakvotesystemet i mai 2023. Denne slettemekanismen er nå forenklet slik at EU fra 2024 vil slette alt innskudd på reserven som overstiger 400 millioner kvoter. Hvis det ved utgangen av 2023 står 600 millioner kvoter på reserven, vil 200 millioner kvoter bli slettet permanent i 2024.

## 2.4 Innlemmelse av endringene i klimakvoteregulverket i EØS-avtalen

### 2.4.1 Hovedinnholdet i utkast til EØS-komiteébeslutning

Utkastet til EØS-komiteébeslutning inneholder en fortale og fire artikler.

*Fortalen* lister opp de fire rettsaktene som innlemmes i EØS-avtalen gjennom den aktuelle EØS-komiteébeslutningen. Dette er forordning (EU) 2023/957, direktiv (EU) 2023/959, beslutning (EU) 2023/852 og beslutning (EU) 2023/1575.

*Artikkel 1* redegjør for hvilke spesifikke tilpasninger som gjøres i direktiv (EU) 2023/959 i forbindelse med innlemmelsen i EØS-avtalen. Det gjøres ikke tilpasninger til de tre andre rettsaktene som innlemmes i EØS-avtalen gjennom denne beslutningen. Det er redegjort nærmere for de spesifikke tilpasningene i avsnitt 2.4.2 nedenfor.

*Artikkel 2* slår fast at teksten til forordning (EU) 2023/957, direktiv (EU) 2023/959 og beslutningene 2023/852 og 2023/1575 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

*Artikkel 3* regulerer når beslutningen trer i kraft.

*Artikkel 4* slår fast at beslutningen skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

#### 2.4.2 Nærmere om tilpasningene til direktiv (EU) 2023/959

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (i) legger til direktiv (EU) 2023/959 på listen over rettsaktene som inngår i EØS-avtalens Vedlegg XX, del III, punkt 21a.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (ii) gjør det klart at de følgende bestemmelsene i klimakvotedirektivet ikke skal gjelde for EFTA-statene:

- artikkel 3d nr. 4
- artikkel 3ga3, andre avsnitt, fjerde setning
- artikkel 10 nr. 3
- artikkel 30d nr. 6
- artikkel 30e nr. 3 bokstav h første ledd

Disse bestemmelsene gjelder øremerking av statens inntekter fra auksjonering av klimakvoter. Budsjettspørsmål faller utenfor EØS-avtalens virkeområde. EFTA-statene skal derfor ikke bli bundet av bestemmelser som gir føringer på hvordan staten benytter sine inntekter.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (iii) presiserer ordlyden i en tidligere tilpasning uten å endre meningsinnholdet.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (iv) omnummerer tidligere tilpasninger for at tilpasningene skal komme i riktig rekkefølge.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (v) tar inn en tekst som forklarer hvor man kan finne tall som angir hvor mye den felleseuropeiske kvotemengden økes som følge av EFTA-statenes deltakelse i klimakvotesystemet. Tallene fremgår av del B av vedlegget til EØS-komiteebeslutningen.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (vi) omnummererer tidligere tilpasninger for at tilpasningene skal komme i riktig rekkefølge.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (vii) tar inn en tekst som presiserer at EFTA-statene er bundet av forpliktelsene i klimakvotedirektivets artikkel 10a også i en situasjon der energieffektiviseringsdirektivets artikkel 8 ikke er tatt inn i EØS-avtalen. EFTA-statene må da, uavhengig av EØS-innlemmelsen av energieffektiviseringsdirektivets artikkel 8, gjennomføre i nasjonal rett forpliktelser som etter sitt innhold tilsvare innholdet i energieffektiviseringsdirektivets artikkel 8.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (viii) tar inn en tekst som klargjør hvordan klimakvotedirektivets artikkel 12 nr. 3-d og 3-c om unntak for kvoteplikt på visse skipsruter skal forstås for EFTA-statene. Tilpasningen går ut på at

eventuelle unntak for EFTA-statene vil bli lagt til på EUs offisielle liste over unntak i forbindelse med at rettsakten som etablerer den offisielle listen innlemmes i EØS-avtalen.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (ix) justerer ordlyden i en tidligere tilpasning for å gjøre det tydelig at den aktuelle tilpasningen skal legges til, ikke erstatte, den opprinnelige teksten i klimakvotedirektivet. Tilpasningen er en presisering som ikke har materiell betydning.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (x) justerer en tidligere tilpasning for å oppdatere informasjonen om hvilke EU-organer EFTA-statene og EFTAs overvåkingsorgan kan be om bistand fra. Det fremgår at dette gjelder Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA) eller andre relevante organisasjoner.

EØS-komiteebeslutningen artikkel 1 punkt 1 nr. (xi) vil inneholde en tilpasning til artikkel 30d nr. 4 som vil klargjøre at EFTA-statenes bidrag til finansiering av Det sosiale klimafondet skal opprettholdes selv om EU eventuelt beslutter budsjettekniske endringer for EU-statene (det vil si at EU beslutter å finansiere Det sosiale klimafondet direkte over EUs budsjett). Ordlyden i tilpasningen er ikke endelig landet i dialogen med Kommisjonen og den norske oversettelsen av EØS-komiteebeslutningen inneholder følgelig kun en klammeparentes som beskriver meningsinnholdet i tilpasningen.

EØS-komiteebeslutningen artikkel 1 punkt 1 nr. (xii) tar inn en tekst for å klargjøre hvilke krav som gjelder for EFTA-statene om de skulle ønske å søke om unntak fra kvoteplikt i det nye kvotesystemet for utslipp fra veitrafikk, bygninger og deler av industrien (ETS2) i henhold til klimakvotedirektivets artikkel 30e nr. 3. I henhold til klimakvotedirektivets artikkel 30e nr. 3 bokstav a må landene lovfeste et fremtidig avgiftsnivå som er høyere enn kvoteprisen i ETS2 for å kunne kvalifisere for unntak fra kvoteplikt. Lovfesting av fremtidige avgiftsnivåer vil være i strid med den norske Grunnloven. Tilpasningen innebærer at det for EFTA-statenes del vil være tilstrekkelig for å oppfylle kravet i artikkel 30e nr. 3 bokstav a å vise til at dagens avgiftsnivå og et indikert avgiftsnivå frem til 2030 er høyere enn kvoteprisen i ETS2.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 1 nr. (xiii) tar inn ny tekst i beslutningens vedlegg for å angi hvor mye den felleseuropeiske kvotemengden økes som følge av EFTA-statenes deltakelse i klimakvotesystemet.

EØS-komiteebeslutningens artikkel 1 punkt 2 forklarer at beslutning (EU) 2023/852 og direktiv

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

(EU) 2023/959 skal innlemmes i EØS-avtalens vedlegg XX kapittel III punkt 21aj.

EØS-komitébeslutningens artikkel 1 punkt 3 legger til et nytt punkt 21apo i EØS-avtalens vedlegg XX del III, for å innlemme i EØS-avtalen beslutning (EU) 2023/1575 om samlet kvotemengde i EU ETS.

EØS-komitébeslutningens artikkel 1 punkt 4 nr. (i) endrer navnet på forordning (EU) 2015/757 i EØS-avtalens vedlegg XX kapittel III punkt 21aw.

EØS-komitébeslutningens artikkel 1 punkt 4 nr. (ii) forklarer at forordning (EU) 2023/957 om endring av forordning 2015/757 skal innlemmes i EØS-avtalens vedlegg XX kapittel III punkt 21aw.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## 3 Gjennomføringen i norsk rett

### 3.1 Hovedinnholdet i lovforslaget

#### 3.1.1 Inkludering av maritim transport i klimakvoteloven

Klimakvotedirektivets saklige virkeområde er utvidet ved at maritim transport (sjøtransport) er lagt til i listen i direktivets vedlegg I over aktiviteter som omfattes av klimakvotesystemet. I norsk rett følger tilsvarende liste av klimakvoteforskriften § 1-1 og 1-2, gitt med hjemmel i klimakvoteloven § 3. Klimakvotelovens virkeområde må utvides for å gi dekkende hjemmel for forskriftsfesting av en oppdatert liste som inkluderer maritim transportaktivitet. Det foreslås at det gjøres ved å legge til «maritim transport» i angivelsen av lovens virkeområde i § 3 første ledd. I loven for øvrig – der det er nødvendig av hensyn til det utvidete virkeområdet – foreslås det at det henvises til «maritim transportaktivitet».

Definisjonen av «maritim transportaktivitet» vil måtte reguleres nærmere i klimakvoteforskriften. I direktivet er «maritime transport» nærmere definert ved at det i vedlegg I henvises til virkeområdet til forordning (EU) 2015/757 (MRV-forordningen), det vil si skip på over 5 000 bruttonn, som transporterer passasjerer eller gods for kommersielle formål, innad i eller til og fra EØS-området, med enkelte begrensninger. Se også avgrensingen av virkeområdet i forordningens artikkel 2 nr. 2.

Maritim transportaktivitet skal bare svare kvoter for 40 % av utslippene i 2024, 70 % av utslippene i 2025 og det er først for utslipp i 2026 at det må svares kvoter for *alle* kvotepliktige utslipp. Det bryter med det tidligere utgangspunktet om at deltakelse i klimakvotesystemet innebærer kvoteplikt og at forholdet mellom kvoteplikten og utslippstallet i verifiserte utslippsrapporter er én til én.

For å følge opp dette foreslås to nye setninger i § 4, som presiserer at omfang av kvoteplikten som utgangspunkt skal tilsvare utslippstallet i det foregående rapporteringsåret, men at omfanget likevel kan reguleres nærmere i forskrift. At deltakelse i klimakvotesystemet ikke lenger er ensbetydende med kvoteplikt gjør at det ikke lenger

er treffende at pliktsubjektet for en rekke av lovens bestemmelser omtales som «kvotepliktig». Behovet for lovendringer som følge av det omtales nærmere i avsnitt 3.1.4.

Klimakvotedirektivets stedlige virkeområde utvides også ved at maritim transport innad i og til og fra EØS inkluderes. Virkeområdet for klimakvoteloven, jf. § 2, foreslås utvidet tilsvarende.

For å gi hjemmel til å i forskrift bestemme hvilke skipsoperatører som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter foreslås å utvide forskriftshjemmelsen som i dag følger av § 3 fjerde ledd. Bestemmelsen gir i dag kun hjemmel for å forskriftsfeste hvilke «luftfartøyoperatører» som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter. Reglene for utpeking av den administrerende myndigheten for en skipsoperatør er omtalt i 2.3.2. Begrepet «skipsoperatør» er nærmere omtalt i 3.1.4 og merknaden til ny § 2 a.

I klimakvotedirektivet er det i artikkel 3gaa nå en regel om at skipsoperatører kan kreve kostnader for å svare kvoter dekket av den som etter kontrakt har bestemmende innflytelse over beslutninger som påvirker skipets utslipp. Det kan, men trenger ikke være, skipsoperatøren som treffer beslutningene. Regelen er begrunnet i forurenser betaler-prinsippet, og at den som står for beslutningene som påvirker klimagassutslippet må pålegges insentivene for å redusere utslipp. Det følger av fortalen til klimakvotedirektivet at retten til å få dekket kostnader skal fremgå i nasjonal rett. Dette er foreslått gjennomført i § 6 i loven (gjeldende § 6 er foreslått delvis videreført i ny § 16 a – se nærmere om det i avsnitt 3.1.6 og merknaden til § 16 a). Bestemmelsen vil etter forslaget kun regulere det privatrettslige forholdet og påvirker ikke skipsoperatørens forpliktelser under klimakvoteregulverket.

#### 3.1.2 Inkludering av flere aktiviteter i anlegg

Anlegg for forbrenning av kommunalt avfall med samlet nominell innfyrt effekt over 20 MW omfattes av klimakvotedirektivet fra 1. januar 2024. Anleggene skal imidlertid bare omfattes av artikkel 14 (om overvåking og rapportering) og 15 (om verifikasjon og akkreditering). Sistnevnte



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

bestemmelser er gjennomført i norsk rett i klimakvoteforskriften med hjemmel i klimakvoteloven §§ 14 og 15. Departementet foreslår at det i § 3 første ledd presiseres at loven hjemler forskriftsfesting av at loven for visse aktiviteter kun skal få delvis anvendelse. Dette som en tydeliggjøring.

At kvotesystemets anvendelse på anleggene skal være begrenset til overvåking og rapportering innebærer videre behov for lovendring som nevnt i 3.1.4 tredje avsnitt.

Klimakvotedirektivet artikkel 2 er endret slik at deltakelse i klimakvotesystemet ikke lenger forutsetter at aktivitetene gir klimagassutslipp. At aktiviteter uten utslipp kan omfattes av systemet innebærer at de også, ut fra kriteriene for det, kan få tildelt vederlagsfrie klimakvoter. Klimakvotelovens virkeområde må endres tilsvarende. Departementet foreslår endringer i virkeområdebestemmelsene i §§ 2 og 3 for å fjerne utslipp som forutsetning for deltakelse i systemet.

For å få en begrepsbruk som ligger nærmere den i direktivet, foreslår departementet å erstatte betegnelsen «stasjonære industrivirksomheter» med «anlegg». I klimakvotedirektivet benyttes «installation» (på dansk «anlæg») som fellesbetegnelse for anlegg som utfører aktivitetene som omfattes av vedlegg I, med unntak av luftfart og maritim transportaktivitet. Det følger av definisjonen av «anlegg» i klimakvotedirektivet artikkel 3 (e) at den bare omfatter stasjonære aktiviteter og det er derfor ikke nødvendig å bruke begrepet stasjonært i loven. Endringen får ingen materielle virkninger, og er kun ment som en språklig forbedring.

### 3.1.3 Anvendelse på aktiviteter utover de som omfattes av klimakvotedirektivet

Gjeldende klimakvotelov speiler virkeområdet til klimakvotedirektivet, med unntak av § 3 a, som gir hjemmel til å gi regler om måling og rapportering for å etterleve regelverket under FNs luftfartsorganisasjons program CORSIA (et parallelt system til EUs klimakvotesystem for luftfart). Det foreslås at bestemmelsen utvides til også å gi hjemmel for å regulere maritime transportaktiviteter som ikke er omfattet av klimakvotedirektivet. En slik hjemmel er nødvendig fordi MRV-forordningen er gitt et videre område enn klimakvotedirektivet (dette er nærmere omtalt i 2.3.2).

### 3.1.4 Endring og tydeliggjøring av pliktsubjektet

I gjeldende klimakvotelov omtales pliktsubjektet som den «kvotepliktige» eller «den som har kvote-

pliktige utslipp». Det er ikke lenger treffende siden klimakvotedirektivet nå åpner for at også aktiviteter uten kvoteplikt eller utslipp kan omfattes av klimakvotesystemet.

Derfor foreslås den typen omtale fjernet fra en rekke bestemmelser i loven, inkludert i bestemmelser om sentrale forhold som opplysningsplikt, plikten til å rapportere utslipp, og myndighetenes mulighet for kontroll med utslippsrapporter. Bestemmelsenes rekkevidde må samtidig utvides slik at de også omfatter subjekter uten kvoteplikt.

Videre foreslår departementet at det innføres en ny definisjonsbestemmelse i § 2 a, som definerer de sentrale pliktsubjektene i loven. I klimakvotedirektivet finnes definisjoner av pliktsubjektene i artikkel 3 bokstav f, o og w. Det foreslås å benytte operatørbegrep, henholdsvis «anleggsoperatør», «luftfartøyperatør» og «skipsoperatør».

Luftfartøyperatør er allerede benyttet i klimakvoteloven i dag etter inspirasjon fra «aircraft operator» i klimakvotedirektivet, men er definert i klimakvoteforskriften.

Anleggsoperatør er ikke et innarbeidet begrep, men foreslås som erstatning for «den kvotepliktige» eller «den som har kvotepliktige utslipp» i relasjon til anlegg. Begrepet «anlegg» er nærmere omtalt i 3.1.2 siste avsnitt.

«Skipsoperatør» foreslås som norsk oversettelse av det som i klimakvotedirektivet omtales som «shipping company». «Skipsoperatør» er valgt som oversettelse fordi det gir et godt system i loven. At direktivet bruker «shipping company» antas å være på grunn av terminologi i den engelske versjonen av skipsregelverk som forordning (EF) nr. 336/2006 om internasjonal norm for sikkerhetsstyring (ISM).

Ved at samtlige ansvarlige innen de respektive sektorene betegnes som operatører kan samlebetegnelsen «operatør» benyttes for regler som gjelder alle ansvarlige.

I lys av at klimakvotesystemet er utvidet til aktiviteter som kun skal overvåke og rapportere foreslås videre at overvåking og rapportering av klimagassutslipp inkluderes som et eksplisitt formål i formålsbestemmelsen i § 1. Det tydeliggjør at overvåking og rapportering i seg selv er sentrale virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra de aktuelle aktivitetene.

### 3.1.5 Håndtering av utslippsrapporter

Praktiske erfaringer tilsier endringer i systemet med godkjenning av utslippsrapporter. Operatøren har selv ansvar for overvåking av utslippene, kontroll av dataene og korrekt rapportering, men myn-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

dighetene skal i dag likevel godkjenne alle utslippsrapporter, jf. § 15 første ledd. Ordningen er ikke en gjennomføring av klimakvotedirektivet eller tilhørende regelverk, men ble innført av norske myndigheter for å sikre et troverdig kontrollsystem.

Da klimakvoteloven trådte i kraft i 2005 var de fleste rapporter vurdert som relativt enkle og omfanget håndterbart. Departementet vurderte det derfor som naturlig at forurensningsmyndigheten (Miljødirektoratet) fikk rollen både som verifikatør og kontrollør av rapportene. Kun i særlige tilfeller kunne tredjepartsverifikasjon av utslippsrapportene kreves. Systemet for kontroll er siden endret og alle utslippsrapporter verifiseres i dag av akkreditert verifikatør før de sendes til myndighetene. Derfor er det ikke lenger et like stort behov for at myndighetene godkjenner hver enkelt utslippsrapport.

Dagens praksis er samtidig ressurskrevende for myndighetene. Når skipsfarten inkluderes og antallet utslippsrapporter med det øker betraktelig, er det behov for en mer effektiv løsning. Det foreslås derfor å fjerne regelen om at myndighetene skal godkjenne alle utslippsrapporter, samtidig som det foreslås en forskriftshjemmel for å gi nærmere regler om myndighetens kontroll og saksbehandling av utslippsrapporter. Myndighetene vil dermed fortsatt drive risikobasert kontroll, og vil ha kompetanse til å endre utslippstall om det oppdages brudd på regelverket.

Etter § 7 kan klimakvotemyndigheten ta gebyr for omkostninger i forbindelse med kontroll av utslippsrapporter. Departementet foreslår å legge til et nytt annet punktum i bestemmelsen, som angir at gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Med endringen kan det begjæres utlegg gjennom namsmyndighetene uten at det foreligger dom eller annet alminnelig tvangsgrunnlag. Endringen er i tråd med forurensningslovens løsning.

Det fremkommer ikke av klimakvoteloven i dag at klimakvotemyndigheten kan ta gebyr for tilsyn med regelverket for tildeling av vederlagsfrie kvoter. Tilsyn med tildelingsregelverket antas å øke etter innføringen av den nye rapporteringsforpliktelsen som kom gjennom forordning (EU) 2019/1842 om justering av tildeling for perioden 2021–2030. Denne gjelder for anlegg som er berettiget tildeling av vederlagsfrie kvoter. Gebyrbestemmelsen i § 7 foreslås derfor utvidet for å også gjelde kontroll med tildelingsdata.

### 3.1.6 Styrking av klimakvotelovens tilsyns- og håndhevings hjemler

Da klimakvoteloven trådte i kraft i 2005 omfattet den kun utslipp av klimagasser fra anlegg. Utslipp

av CO<sub>2</sub> og andre klimagasser faller inn under definisjonen av forurensning i forurensningsloven § 6 og omfattes av forurensningslovens virkeområde, såfremt ikke kilden til utslippet er eksplisitt utelatt fra forurensningslovens virkeområde etter § 8. Det ble ansett som viktig å fortsatt ha en helhetlig og samlet regulering i forurensningsloven av alle forurensende utslipp, se Ot.prp. nr. 13 (2004–2005) kapittel 9. Det ble derfor lagt opp til at CO<sub>2</sub>-utslipp som utløste kvoteplikt fremdeles skulle være omfattet av forurensningslovens virkeområde, slik at reglene i forurensningsloven kom til anvendelse på denne typen utslipp, herunder hjemler for tilsyn med og håndheving av regelverket. For å ikke skape tvil om at virksomheter med CO<sub>2</sub>-utslipp i tillegg måtte ha en tillatelse etter forurensningsloven, ble dette tatt eksplisitt inn i klimakvoteloven § 4. Kravet om tillatelse for utslipp av klimagasser for denne sektoren fremgår dermed både av denne bestemmelsen i klimakvoteloven og av forurensningslovens kapittel 2.

Departementet ser det fremdeles som hensiktsmessig at tillatelse til kvotepliktig utslipp av klimagasser reguleres gjennom forurensningsloven. En konsekvens av samspillet mellom klimakvoteloven og forurensningsloven er imidlertid at klimakvoteloven i dag ikke i like stor grad har egne hjemler for tilsyn, forvaltningstiltak og straffehjemler, da det fra lovgivers side ble lagt opp til å benytte forurensningslovens hjemler for dette.

Da luftfart ble tatt inn i klimakvoteloven i 2011 ble ikke behovet for ytterligere tilsynshjemler vurdert til tross for at forurensning fra det enkelte transportmiddel, som for eksempel luftfartøy og skip, er eksplisitt utelatt fra forurensningslovens virkeområde, jf. forurensningsloven § 5 andre ledd. Oppfølging og kontroll av luftfartsaktiviteter og maritim transportaktivitet må derfor skje kun etter klimakvotelovens regler.

Når maritim transportaktivitet blir omfattet av klimakvoteloven blir det betydelig flere pliktsubjekter som skal følges opp enn det som var situasjonen da luftfart ble tatt inn i klimakvotestystemet. Dette tilsier at klimakvoteloven bør utfylles slik at den har selvstendige og tilstrekkelige hjemler for tilsyn og håndheving som er tilpasset behovet i klimakvotereguleringen. Klimakvotedirektivets artikkel 16 krever at medlemsstatene skal fastsette sanksjoner for overtredelse av regelverket, og treffe nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene håndheves. Sanksjonene skal være effektive, forholdsmessige og ha avskrekkende virkning. Kravet i artikkel 16 går videre enn det som i norsk rett omfattes av begrepet sanksjoner,

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

og vil omfatte både tilsyn, forvaltningstiltak og straff.

For å sikre integriteten til klimakvotesystemet, og for å oppnå målsettingen med systemet, er det viktig at brudd på regelverket blir håndhevet effektivt. Det antas at summen av forpliktelsene knyttet til reduksjon av klimagassutslipp og overvåking og rapportering av dette, kan medføre en økt motivasjon for å ta snarveier eller på andre måter omgå forpliktelsene som følger av klimakvoteloven. Det er tale om store økonomiske verdier, i en tid hvor norske og europeiske virksomheter er i tøff konkurranse med virksomhet utenfor Europa, som er underlagt lempeligere krav knyttet til reduksjon av klimagassutslipp. Dette gir samlet sett økt behov for at myndighetene har på plass treffsikre og effektive tilsyns-, reaksjons-, og sanksjonshjemler i klimakvoteloven.

Det foreslås å lage et nytt tilsynskapittel i kapittel 4 A, slik at klimakvoteloven får et sett med selvstendige tilsynshjemler. Forslaget bygger på innretningen av forurensningsloven kapittel 7 om tilsyn med forurensninger og avfall, men med tilpasninger til klimakvotesystemet. I utformingen av de enkelte tilsynsbestemmelsene er det også sett hen til regler i andre lover, herunder skipsikkerhetsloven. Det er også sett hen til faktiske forhold i skipsfartsnæringen, samt forvaltningssystemet klimakvotedirektivet legger opp til for maritim transport.

For å samle de fleste regler som angår tilsyn er det foreslått å flytte dagens § 6 om opplysninger og undersøkelser til det nye kapittelet. I tillegg er det behov for noen endringer i ordlyden i bestemmelsen, primært for at den skal være tilpasset relevante faktiske forhold når maritim transportaktivitet kommer inn i loven.

I tilsynskapitlet foreslås også en ny bestemmelse om klimakvotemyndighetens tilsynsopp-gaver, hvor klimakvotemyndighetens ansvar for tilsyn med klimakvoteloven fastslås. Bestemmelsen tilsvarende langt på vei forurensningsloven § 48 som danner grunnlaget for tilsyn med de kvotepliktige anleggene i dag. Videre foreslås en ny bestemmelse om rett til granskning. I dag gir forurensningsloven § 50 tilsynsmyndigheten rett til uhindret adgang ved kvotepliktige anlegg, men en tilsvarende hjemmel finnes ikke overfor luftfartsaktiviteter, og heller ikke maritim transportaktivitet når de tas inn i virkeområdet.

Det er en utfordring ved tilsyn av særlig maritim transport at skipsoperatøren og det enkelte skip med utslipp kan befinne seg utenfor Norge. Norske myndigheter kan under klimakvot-

systemet bli administrerende myndighet for skipsoperatører registrert i andre land utenfor Europa. Samtidig kan Norge bli administrerende myndighet for skipsoperatører registrert i Norge med skip som sjelden eller aldri er i norsk havn. Se nærmere om administrerende myndighet i 2.3.2 og 3.1.1. Det kan ikke utelukkes at oppfølging og kontroll av klimakvotereguleringen overfor skipsoperatører og skip kan tenkes å bli utført av internasjonale tilsynsmyndigheter, herunder private rettssubjekter. Dette gjøres i dag i stor grad under skipssikkerhetsloven. På bakgrunn av dette foreslås det blant annet å ta inn en tilsvarende regel om bistandsplikt for luftfartøy- og skipsoperatører og andre som utfører luftfart- eller maritim transportaktivitet overfor utenlandske myndigheter som man finner i skipssikkerhetsloven § 46.

Dagens § 16 om internkontroll er også foreslått plassert i kapittel 4 A og er flyttet tilnærmet uendret til ny § 16 d.

Det foreslås en ny hjemmel til å pålegge retting, da klimakvoteloven i dag ikke har generell hjemmel for det. Forurensningsloven § 7 fjerde ledd gir til en viss grad hjemmel til å pålegge konkrete tiltak ved brudd på regelverket overfor anlegg. Det er imidlertid behov for en tilsvarende hjemmel i klimakvoteloven som gir generell adgang til å pålegge nødvendige tiltak ved brudd på regelverket overfor alle aktiviteter omfattet av loven. Hjemmelen er foreslått i ny § 17 a.

Når brudd på klimakvotereguleringen avdekkes vil det i mange tilfeller kunne følges opp direkte ved å påpeke pliktnormen som er brutt og fatte vedtak om tvangsmulkt. Det vil imidlertid i noen tilfeller være behov for at tilsynsmyndighetene konkretiserer hvordan et brudd på regelverket skal rettes, for eksempel om det avdekkes at en overvåkingsplan ikke er utarbeidet i tråd med krav, og tilsynsmyndigheten ser behov for å konkretisere hvordan virksomheten må gå frem for å rette dette opp og sende inn oppdatert overvåkingsplan for godkjenning. Dersom noen andre enn den som har tilsynsmyndigheten godkjenner overvåkingsplanene for skip, vil det også være praktisk at tilsynsmyndigheten kan pålegge skipsoperatøren å endre en metode for overvåking av utslipp til en mer nøyaktig metode.

Dagens bestemmelse om tvangsmulkt i klimakvoteloven § 18 er snevert utformet og kun rettet mot brudd på rapportering av klimagassutslipp. Det foreslås derfor en utvidelse av tvangsmulktbestemmelsen. Klimakvotedirektivet med underliggende rettsakter har siden vedtakelsen av tvangsmulktbestemmelsen blitt utvidet med flere nye typer regler. Det påhviler nå de ansvarlige

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

etter regelverket mange plikter utover rapportering av klimagassutslipp, som det ikke er mulig å følge opp ved bruk av tvangsmulkt etter gjeldende tvangsmulktbestemmelse. Det foreslås derfor at det gis en generell hjemmel til å vedta tvangsmulkt ved overtredelser av bestemmelser i, eller i medhold av klimakvoteloven i § 18, tilsvarende tvangsmulktbestemmelsen i forurensningsloven § 73.

Dagens tvangsmulktbestemmelse i § 18 gir videre kun hjemmel til å fastsette løpende tvangsmulkt, og ikke engangsmulkt. I forvaltningslovens § 51 er tvangsmulkt generelt regulert enten som en løpende mulkt eller som en engangsmulkt som forfaller for hver overtredelse. Paragraf 18 foreslås endret slik at den blir tilsvarende forvaltningsloven § 51 andre ledd. Det er praktisk for myndighetene å ha mulighet til å vedta en engangsmulkt, særlig når det samtidig foreslås at hjemmelen til å vedta tvangsmulkt skal gjelde generelt for brudd på loven. En engangsmulkt kan være lettere for myndighetene å administrere ved visse typer brudd på regelverket.

I klimakvotedirektivets artikkel 16 nr. 11a er det tatt inn en ny regel om tvangstiltak overfor skip dersom den ansvarlige skipsoperatøren har misligholdt sin forpliktelse til å svare kvoter. I MRV-forordningen artikkel 20 nr. 3 er det tatt inn en lignende regel ved mislighold av rapporteringsforpliktelser. I regelverkene er reaksjonene betinget av brudd på henholdsvis plikten til å svare kvoter, eller plikten til å rapportere, de foregående to rapporteringsårene. Det legges dermed opp til at myndighetene først bruker andre forvaltningstiltak overfor skipsoperatøren, og at det først er i situasjoner hvor disse ikke har ført frem at tvangstiltakene overfor skip kan benyttes.

På bakgrunn av disse bestemmelsene foreslås ny § 20 i klimakvoteloven hvor klimakvotemyndigheten gis myndighet til å treffe følgende tre forvaltningstiltak overfor skip under den misligholdende skipsoperatørens ansvar:

- bortvise utenlandske skip under skipsoperatørens ansvar fra norsk havn
- tilbakeholde norske skip som befinner seg under skipsoperatørens ansvar i norsk havn
- nekte utenlandske skip under skipsoperatørens ansvar adgang til norsk havn

Vedtak om tilbakehold er aktuelt dersom skipet seiler under norsk flagg, mens de to øvrige forvaltningsreaksjonene gjelder overfor utenlandskflaggede skip. Det er det enkelte skip, og ikke skipsoperatøren, som pålegges reaksjoner i henhold til bestemmelsen. Det skiller bestemmelsen fra de øvrige forvaltningstiltakene.

Det foreslås i tillegg en hjemmel i bestemmelsens tredje ledd for utfyllende regler i forskrift om når forvaltningsreaksjonene kan eller skal benyttes.

Dagens kapittel 5 i klimakvoteloven har overskriften «sanksjoner». Kapittel 5 har imidlertid også bestemmelser som inneholder tradisjonelle forvaltningstiltak som for eksempel tvangsmulkt. Kapitteloverskriften foreslås derfor endret til «Forvaltningstiltak og sanksjoner». Videre foreslås å samles alle lovens hjemler for forvaltningstiltak og sanksjoner i dette kapitlet.

### 3.1.7 Fra «forurensningsmyndighetene» til «klimakvotemyndigheten»

I klimakvoteloven er myndigheten hovedsakelig lagt til Kongen eller forurensningsmyndighetene, med ett unntak hvor forskriftsmyndighet er lagt til departementet. Miljødirektoratet er forurensningsmyndighet etter loven og treffer i dag alle enkeltvedtak i medhold av loven.

Begrepet forurensningsmyndighetene har kobling til tillatelsessystemet i forurensningsloven da klimakvotesystemet trådte i kraft i 2005. Som følge av utvidelsen av klimakvotesystemet til luftfartsaktiviteter og nå maritim transportaktivitet, som ikke er omfattet av forurensningsloven, er det ikke lenger naturlig å bruke begrepet «forurensningsmyndighetene». Når maritim transportaktivitet kommer inn i klimakvoteloven, er det videre ikke lenger selvsagt at kun Miljødirektoratet har myndighet etter loven. Da kan begrepet «forurensningsmyndighetene» bli direkte misvisende i enkelte bestemmelser. Det foreslås derfor at «forurensningsmyndighetene» erstattes med «klimakvotemyndigheten» i alle bestemmelser det benyttes. Begrepet «klimakvotemyndigheten» er valgt fordi det samsvarer med lovens kortnavn.

De nye forvaltningstiltakene overfor skip gjør det blant annet nærliggende at Sjøfartsdirektoratet, og ikke Miljødirektoratet, får myndighet til å holde tilbake norskflaggede skip i norsk havn. Sjøfartsdirektoratet har allerede i dag slik myndighet etter skipssikkerhetsloven § 52 om tvangstiltak overfor skip. Det er videre et spørsmål om andre enn Miljødirektoratet bør ha myndigheten for oppfølging av andre krav i regelverket overfor maritim transportaktivitet, herunder private rettssubjekter og utenlandske myndigheter.

Ved bytte av begrep til klimakvotemyndigheten er det en god løsning å lage en egen bestemmelse i klimakvoteloven etter modell av forurensningsloven § 81, som angir hvem som er myndighet etter loven.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Det foreslås videre en ny § 21 a, hvor det fremgår at Kongen bestemmer hvem som er myndigheten etter loven. Det foreslås at bestemmelsen gir kompetanse til å fastsette hvem som er «myndighet», ikke bare hvem som er «klimakvotemyndighet». Dette fordi det er flere enn klimakvotemyndigheten som har ansvar etter klimakvotereguleringen, herunder registermyndigheten, norsk akkreditering og myndighetsoppgaver knyttet til FNs luftfartsorganisasjonsprogram CORSIA. I dag er myndigheten etter klimakvoteloven delegert til Klima- og miljødepartementet gjennom delegeringsforskrift av 17. desember 2004 nr. 1669. Departementet har videre delegert kompetansen til å utøve myndighet og treffe enkeltvedtak etter loven til Miljødirektoratet, se klimakvoteforskriften § 1-5.

Det foreslås videre at det tas inn i lovteksten i ny § 21 a at departementet kan bestemme at private rettssubjekt, utenlandske og internasjonale myndigheter kan utøve tilsynsmyndighet etter loven. Dette kan for eksempel bli aktuelt ved utøvelse av tilsynsoppgaver når Norge blir administrerende myndighet for aktiviteter som ikke skjer i Norge. Siden det skal utarbeides nye rettsakter knyttet til oppfølging av skipsfart er det ikke endelig avklart hvordan systemet for tilsyn mv. blir. Dette vil også få betydning for beslutningen om hvem som bør utføre myndighetsoppgaver.

Ettersom det foreslås en rekke nye hjemler må det treffes nye delegeringsvedtak ved endring av loven. Hva som er hensiktsmessig myndighetsfordeling, må vurderes nærmere i det videre arbeidet med endringer i klimakvoteforskriften. For at det skal være lett tilgjengelig hvem som er myndighet for de ulike delene av loven og klimakvoteforskriften, bør dette fremgå tydelig av klimakvoteforskriften.

### 3.2 Høringen av forslaget

På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, sendte Miljødirektoratet 16. mai 2023 på offentlig høring et forslag til endringer i klimakvoteloven. Høringsfristen var 16. august 2023.

Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Finansdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Justis- og beredskapsdepartementet  
Olje- og energidepartementet  
Nærings- og fiskeridepartementet  
Samferdselsdepartementet

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Enova  
Finanstilsynet  
Fiskeridirektoratet  
Innovasjon Norge  
Konkurransetilsynet  
Kystverket  
Luftfartstilsynet  
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)  
Norsk Akkreditering  
Oljedirektoratet  
Petroleumstilsynet  
Regelrådet  
Sametinget  
Sjøfartsdirektoratet  
Statistisk sentralbyrå  
Statnett SF

Oslo kommune

Agder fylkeskommune  
Innlandet fylkeskommune  
Møre og Romsdal fylkeskommune  
Nordland fylkeskommune  
Rogaland Fylkeskommune  
Vestfold og Telemark fylkeskommune  
Vestland fylkeskommune  
Viksen fylkeskommune

Avinor AS  
Bjerknessenteret for klimaforskning  
CICERO Senter for klimaforskning  
Fridtjof Nansens Institutt  
Handelshøyskolen BI  
Havforskningsinstituttet  
Høgskolen i Innlandet  
Høgskolen i Sørøst-Norge  
Høgskulen på Vestlandet  
Kommunesektorens organisasjon (KS)  
NIVA – Norsk institutt for vannforskning  
Nord Universitet  
Norsk institutt for luftforskning  
Norsk institutt for bioøkonomi (Nibio)  
Nordisk institutt for sjørett  
Norges forskningsråd  
Norges handelshøyskole  
Norges miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU)  
NTNU Ålesund  
OsloMet – storbyuniversitetet  
Transportøkonomisk institutt  
Universitetet i Agder  
Universitetet i Bergen  
Universitetet i Oslo

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Universitetet i Stavanger	Equinor ASA
Universitetet i Tromsø	Eramet Kvinesdal
	Eramet Porsgrunn
3B-Fibreglas	Eramet Sauda
Aasta Hansteen	Ernst og Young
Abelia	Fellesforbundet
Agder Energi Varme	Fellesforbundet For Sjøfolk
Akademikerne	Ferroglobe Manganese
Alcoa Lista	Finans Norge
Alcoa Mosjøen	Finnfjord
Alvheim	Fjellstrand AS
American Bureau of Shipping	Fjord1 ASA
Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO)	Force Technology Danmark
Avfall Norge	Fortum Varme Oslo
Balder og Ringhorne	Forum for natur og friluftsliv
BE Varme	Forum for utvikling og miljø
BKK Produksjon	Framtiden i våre hender
BKK Varme	FREVAR
Boliden	Gard Services AS
Borregaard avd. Spezialcellulose	Gasnor Kollsnes
Boreal Norge AS	Gasum
Brødrene Aa AS	GE Healthcare
Brage	Gina Krog
Bristow Norway AS	Gjøa
Brødr. Sunde	Glava Askim
Bureau Veritas DK	Glava Stjørdal
Celsa Armeringsstål	Goliat
CHC Helikopter Service	Grane
ClassNK	Greenpeace
Color Line	Gullfaks
Cruise Lines International Association (CLIA) Europa	Gyda
Cruiseliners International Association Europa – CLIA Europa	Hafslund AS
De Sjøkyndiges forbund	Hammerfest LNG
Den Norske Advokatforening	Handel og kontor i Norge
Det norske veritas – DNV GL	HAVILA KYSTRUTEN OPERATIONS AS
Drammen Fjernvarme	Havyard Group ASA
Draugen	Heidrun
Draupner	Heimdal
Drivkraft Norge	Hellefoss Paper
Dvalin	Hovedorganisasjonen Virke
Dynea	Huntonit
Ecoxy	Hurtigbåtenes Rederiforening
Edvard Grieg	Hurtigbåtforbundet HRF
Eidsiva Bioenergi avd. Elverum	Hurtigruten AS
Eidsiva Bioenergi avd. Hamar	Hydro Aluminium Høyanger
Ekofisk	Hydro Aluminium Karmøy
Elkem Bjølvefossen	Hydro Aluminium Sunndal
Elkem Bremanger	Hydro Aluminium Årdal Karbon
Elkem Rana	Hydro Aluminium Årdal Metallverk
Elkem Salten	Industri Energi
Elkem Thamshavn	Ineos Bamble
Energi Norge	INOVYN Norge Porsgrunn
	INOVYN Norge Rafnes
	Ivar Aasen
	Johan Castberg

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Johan Sverdrup	Norges miljøvernforbund
Karmsund Protein	Norges Rederiforbund
Knarr	Norgips
Kollektivtrafikkforeningen	Norled AS
Kollsnes prosessanlegg	Norne
KPMG	Norsk bioenergiforening (NoBio)
Kristin	Norsk elbilforening
Kronos Titan	Norsk fjernvarme
Kystrederiene	Norsk forening for fartøyvern
Kystvakta	Norsk Forening for Maritim Medisin
Kystverket	v/Jan Sommerfelt-Pettersen
Samfunnsbedriftene	Norsk forening mot støy
Kvitebjørn	Norsk gjenvinning AS
Kårstø prosessanlegg	Norsk industri
LO Norge	Norsk losforbund
Landssamanslutninga av vasskraftkommunar	Norsk olje og gass
Leca Rælingen	Norsk transportarbeiderforbund
Lloyds Register of Shipping	Norsk vann BA
Lyse NEO	Norsk varme
Maria	Norsk Sjømannsforbund
Martin Linge	Norsk Sjøoffisersforbund
Multi Maritime AS	Norske Båtbyggeriers Forening
Maritimt ForumMaritimt Kompetansesenter	Norske Maritime Leverandører
Sørøst Norge	Norske Skog Saugbrugs
Maritimt opplæringskontor (ÅLESUND)	Norske Skog Skogn
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge	Norwegian Air Shuttle ASA
(Haugesund)	Norwegian Hull Club
Maritimt opplæringskontor sør/øst Norge	Nova
Maritimt opplæringskontorfor Maritime fag	Nyhamna Prosessanlegg
NORD	Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)
Maskinentreprenørenes forbund	Oda
Miljøstiftelsen Bellona	Offshore Norge
Marulk	Oma Baatbyggeri AS
MM Karton FollaCell	Ormen Lange
Mo Fjernvarme	Oseberg
Mongstad raffineri	Oselvar
Natur og ungdom	Oslofjord Varme AHUS
Naturvernforbundet	Oslofjord Varme Lysaker
NHO Logistikk og transport	Oslofjord Varme Sandvika
NHO Luftfart	Pelagia Karmsund Fiskemel
NHO Reiseliv	Pelagia Bodø Sildoljefabrikk
NHO Sjøfart	Pelagia Egersund Sildoljefabrikk
NHO Transport	Pelagia Måløy Sildoljefabrikk
Njord	Prima Protein
Norcem Brevik	Rambøll Norge AS
Norcem Kjøpsvik	Ranheim Paper & Board
Norconsult AS	Redningsselskapet
Nordic Paper	Rely
Nordisk skipsrederforening (Nordisk Defence	RINA Services S.p.A
Club)	RINA Services S.p.A – Norway
Ineos Rafnes	Rockwool Moss
NorFraKalk	Rockwool Trondheim
Norges astma- og allergiforbund	Rygene-Smith & Thommesen
Norges Fiskarlag	Røde Kors
Norges Kystfiskarlag	Rådgivende ingeniørers forening

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Sarpsborg Avfallsenergi  
 SAS – Scandinavian Airlines System  
 SINTEF  
 Sjømat Norge  
 Skuld  
 Skagerak Varme  
 Skarv  
 Skift  
 Sleipner  
 SMA Mineral  
 Småkraftforeninga  
 Snorre  
 Solveig  
 Spire – Utviklingsfondets ungdom  
 Statfjord  
 Statkraft  
 Statkraft Varme avd. Gardermoen  
 Statkraft Varme avd. Trondheim  
 Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning  
 Stureterminalen  
 Sundt Air  
 Sysselmesteren på Svalbard  
 Sør- Norge Aluminium  
 Telenor Kystradio  
 The Nordic Association of Marine Insurers  
 (CEFOR)  
 Tine Meieriet Jæren  
 TiZir Titanium & Iron  
 Tjeldbergodden Metanolfabrikk  
 Torghatten ASA  
 Troll A  
 Troll Vest (Troll B og C)  
 Ula  
 Unio  
 Vafos Pulp  
 Vajda-Papir Scandinavia  
 Valemon  
 Valhall  
 Vard Group AS  
 Varg  
 Vedde  
 Vega  
 Verdalskalk  
 Veslefrikk  
 Visund  
 Wacker Chemicals  
 Widerøes flyveselskap  
 WWF-Norge  
 Yara Glomfjord  
 Yara Norge AS  
 Yara Porsgrunn  
 Yme  
 Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund  
 ZERO – Zero Emission Resource Organisation  
 Wilson Management AS

Ålesund Maritime Skole  
 Åsgard  
 Fenja  
 Holmestrand Rolled Products  
 DFAS 2 datasenter  
 DFAS datasenter  
 DHAS datasenter  
 Holmestrand Rolled Products  
 Karmøy Rolling Mill

Følgende høringsinstanser har uttalt seg om realiteten i forslaget:

Kystverket  
 Regelrådet  
 Sjøfartsdirektoratet  
 Statistisk sentralbyrå  
 Rogaland Fylkeskommune  
 Den Norske advokatforening  
 Equinor ASA  
 Kystrederiene  
 LO Norge  
 Maritimt Forum  
 NHO Luftfart  
 Norges Rederiforbund  
 Norsk Industri  
 Offshore Norge

Følgende instanser svarte at de ikke hadde merknader til forslaget:

Justis- og beredskapsdepartementet  
 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)  
 Oljedirektoratet  
 NHO Transport

### **3.3 Merknader fra høringsinstansene**

#### **3.3.1 Generelt**

Det er bred støtte til forslaget om endringer i klimavoteloven blant høringsinstansene. Klima- og miljødepartementet registrerer imidlertid at det er flere som etterspør mer informasjon omkring regelverket, og hvilke konsekvenser endringene vil medføre. En rekke høringsinstanser mener usikkerheten som foreligger forskyves over på aktørene å håndtere.

Departementet registrerer også at en stor andel av høringsinstansene understreker viktigheten av at regelverket trer i kraft 1. januar 2024,



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

slik at kvoteplikt for maritim transport vil gjelde på lik linje i Norge som i EU fra start. Konkurransesituasjonen, faren for frihavner, økte administrative kostnader og usikkerhet rundt størrelsen på kvoteplikten pekes på som utfordringer dersom det ikke er samtidig ikrafttredelse av regelverket i Norge og EU. Flere peker også på at ansvarsforholdet mellom norske myndigheter bør være avklart i god tid før 1. januar 2024. Ett av høringsinnspillene uttrykker også ønske om ett felles inngangspunkt til myndighetene.

### 3.3.2 Innspill til lovens utforming

Norges Rederiforbund og Sjøfartsdirektoratet mener «skipsoperatør» bør erstattes med «rederi». Det påpekes at operatør er lite egnet da ulike elementer i maritim transport ofte utføres av ulike selskaper, og at begrepet «skipsoperatør» kan bli forvirrende for næringen. Videre påpekes det at skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven bruker begrepet «rederi», og hensynet til konsistens i lovverket tilsier at man også i klimakvoteloven bruker rederi når det pekes på ISM-selskapet.

Norges Rederiforbund mener «skipsfartsaktivitet» er et for bredt begrep, og ønsker dette erstattet med «maritim transportaktivitet» eller «sjøtransport».

Kystverket foreslår å utvide lovens § 2 til også å omfatte Svalbard. De påpeker at klimagassutslipp påvirker globalt, uavhengig av hvor de finner sted, og at Svalbard er et av stedene i verden som er mest påvirket av klimaendringene.

Norges Rederiforbund ber om at ordlyden i ny § 6 utformes slik at den tar høyde for endelig avklaring av pliktsubjekt, da dette ikke er endelig avklart. Det pekes videre på at det har vært et politisk forankret prinsipp at pliktsubjektet får anledning til å videreføre kostnader til den som tar beslutninger som påvirker skipets kvotepliktige utslipp.

NHO Luftfart foreslår en endring i forslaget til § 7, slik at det fremgår av ordlyden at gebyrene skal svare til de faktiske kostnadene myndighetene har ved saksbehandlingen eller kontrollen.

NHO Luftfart, Norsk Industri og Offshore Norge støtter forslaget til forenkling om å fjerne krav til at myndighetene skal godkjenne utslippsrapporter. NHO Luftfart ber om at det fremgår av ordlyden i ny § 15 at for det tilfellet at myndighetene endrer utslippstallet, vil det være et enkeltvedtak som kan påklages.

Offshore Norge uttrykker forståelse for bakgrunnen for en ny bestemmelse i § 16 b om

granskning. De stiller imidlertid spørsmål ved hvorfor bestemmelsen går lenger enn hva som fremgår av lignende bestemmelse § 50 i forurensningsloven.

NHO Luftfart foreslår endring i ordlyden i ny § 17 a om pålegg om retting, ved at det legges til «I slike tilfeller skal forvaltningslovens regler om enkeltvedtak følges», i siste setning.

I § 18 om tvangsmulkt foreslår NHO Luftfart å tilføye: «Klimakvotemyndighetene kan frafalle krav om påløpt tvangsmulkt helt eller delvis.»

NHO Luftfart ber om at det vurderes om en generell bestemmelse om taushetsplikt bør tas inn, med de unntakene som fremkommer i klimakvoteloven om offentliggjøring av blant annet overtredelsesgebyr.

### 3.3.3 Innspill til praktisering av klimakvotereguleringen

Offshore Norge påpeker viktigheten av å foreta en grenseoppgang og vurdere implikasjonene endringene om inkludering av offshoreskip får for mobile rigger. Disse er til en viss grad i dag inkludert i klimakvotestrukturen, ved at de kan anses som del av et kvotepliktig anlegg. Videre påpekes det at det er hensiktsmessig om skipsoperatøren overtar ansvaret for overvåking, rapportering og verifikasjon når de driver kvotepliktig aktivitet ved kvotepliktig felt. De peker på et mindre komplisert ansvarsforhold, ressursbesparelser og mindre belastning forbundet med verifikasjoner.

## 3.4 Departementets vurderinger

### 3.4.1 Vurdering av innspill til lovens utforming

Når det gjelder begrepsbruk, ser Klima- og miljødepartementet Norges Rederiforbund og Sjøfartsdirektoratets ønske om felles begrepsbruk i klimakvotereguleringen og skipssikkerhetsregelverket, men har likevel ikke funnet grunn til å endre begrepsbruk. «Skipsoperatør» er valgt fordi det gir god systematikk i loven. Departementet mener det er klart hvem som omfattes av begrepet gjennom definisjonsbestemmelsen i § 2 a. Som følge av gjenstående avklaringer i EU er det dessuten på nåværende tidspunkt uklart om innholdet i definisjonen av skipsoperatør vil samsvare med skipssikkerhetsregelverkets «rederi», eller om klimakvotereguleringen vil ha en avvikende definisjon.

Norges Rederiforbund mener «skipsfartsaktivitet» er et for bredt begrep, og ønsker dette erstattet med «maritim transportaktivitet» eller «sjø-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

transport». Departementet følger opp innspillet ved å erstatte begrepene «skipsfart» og «skipsfartsaktivitet» med «maritim transport» og «maritim transportaktivitet» i forslaget.

*Kystverkets* innspill om at Svalbard omfattes av klimakvotesystemet tilsier en utvidelse utenfor EØS-anvendelsesområdet. Forslaget til endringer i klimakvoteloven er hørt i tråd med virkeområdet til EØS-avtalen. Departementet vurderer på bakgrunn av dette derfor ikke spørsmålet nærmere.

*Norges Rederiforbund* ber om at ordlyden i § 6 utformes slik at den tar høyde for endelig avklaring av pliktsubjekt. Vi antar at innspillet skyldes usikkerheten rundt om det kan avtales ved kontrakt at skipseier som ikke selv er ISM-ansvarlig, kan utgjøre skipsoperatør.

Paragraf 6 er lagt tett opp til ordlyden i klimakvotedirektivet artikkel 3gc. I henhold til bestemmelsen er det avgjørende at skipsoperatøren skal ha rett til å kreve sine kostnader dekket av andre som påvirket skipets klimagassutslipp. Dette gjelder uansett hvilken forståelse av skipsoperatør som EU-Kommisjonen legger til grunn. Klima- og miljødepartementet kan ikke se at uklarheten omkring hvem som kan være skipsoperatør påvirker utforming av denne bestemmelsen, og ser på bakgrunn av dette ikke behov for å endre forslag til § 6.

*NHO Luftfart* ber om at det presiseres i § 7 at gebyrene skal begrenses til det som er nødvendig for å dekke myndighetenes kostnader. Departementet viser til at det allerede fremgår av klimakvoteforskriften § 9-1 andre ledd at gebyrene samlet sett ikke skal overstige Miljødirektoratets kostnader ved saksbehandlingen eller kontrollen.

Departementet merker seg at flere høringsinstanser gir støtte til forslaget om at myndighetene ikke lenger skal godkjenne utslippsrapporter. Departementet ser seg enig i *NHO Luftfarts* innspill om at myndighetenes endring av utslipps-tallet vil innebære et enkeltvedtak, men ser ikke behov for at dette fremgår i ordlyden i ny § 15, da dette følger av forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b. Det følger videre av forvaltningslovens regler at det vil være klagerett på et slikt vedtak.

*Offshore Norge* bemerker at forslaget til ny § 16 b ser ut til å gå lenger enn innholdet i forurensningsloven § 50. Forslaget til ny § 16 b svarer i stor grad til forurensningsloven § 50, men departementet bemerker at det er behov for å fravike § 50 på enkelte områder som følge av at klimakvoteloven også gjelder sektorene luftfart og maritim transport.

*Offshore Norge* viser til at klimakvotemyndigheten skal ha uhindret adgang til forretnings-

lokaler, og adgang til å foreta prøvetaking av kilder til rapporteringspliktige utslipp, og kontroll med blant annet måleinstrumenter og utstyr som er regulert i medhold av denne loven. Departementet bemerker at for anlegg er det naturlig å føre tilsyn på eiendom der forurensning kan eller har oppstått. For luftfart og maritim transport vil imidlertid den som har operatøransvar normalt befinne seg på et annet sted enn der luftfart- eller maritim transportaktivitet skjer. Etter departementets vurdering er det derfor behov for en videre regel på dette punkt i forhold til tilsvarende regel i forurensningsloven, blant annet for å kunne foreta tilsyn ved operatørens forretningslokaler. Departementet bemerker at § 16 b etter sitt innhold ikke går lengre enn forurensningsloven § 50.

På bakgrunn av *NHO Luftfarts* forslag til endring av ordlyden i forslag til § 17 a, viser departementet til at et pålegg om retting vil være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand, jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b. Det følger da av § 3 at forvaltningslovens regler om enkeltvedtak kommer til anvendelse. Departementet ser dermed ikke behov for endringer i forslaget til ny § 17 a.

Når det gjelder *NHO Luftfarts* forslag om å tilføye setningen «Klimakvotemyndighetene kan frafalle krav om påløpt tvangsmulkt helt eller delvis» til § 18 siste del, viser departementet til at regelen som etterspørres står i forvaltningsloven § 51 tredje ledd. Regelen behøver på denne bakgrunn ikke å inkluderes i klimakvoteloven, og departementet ser ikke behov for å endre § 18.

Når det gjelder *NHO Luftfart* sitt innspill om en generell bestemmelse om taushetsplikt i klimakvoteloven, er departementets vurdering at de generelle reglene om taushetsplikt i forvaltningsloven er dekkende for klimakvoteloven.

### 3.4.2 Vurdering av innspill til praktisering av regelverket – grensen mellom aktiviteter i anlegg og maritim transportaktivitet

*Offshore Norge* skriver at det er viktig å foreta en grenseoppgang og vurdere implikasjonene endringene om inkludering av offshoreskip får for mobile rigger, som til en viss grad i dag er inkludert i klimakvotesystemet, ved at de kan anses som del av et kvotepliktig anlegg.

I dag anses mobile rigger som del av et anlegg når den mobile riggen ligger ved et felt og utfører aktiviteter omfattet av klimakvoteloven. På dette tidspunktet er riggene å anse som stasjonære og

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

dermed omfattet av definisjonen av anlegg i artikkel 3 bokstav e i EUs klimavotedirektiv.

Selv om det per i dag ikke er definert hva som ligger i et offshoreskip, er det departementets vurdering at de rettslige rammene og praksis knyttet til hva som er et anlegg omfattet av klimavotesystemet tilsier at skipsoperatørene ikke vil overta ansvaret for de mobile riggene som i dag er å anse som en del av et anlegg omfattet av klimavoteloven.

### 3.4.3 Endringer det er identifisert behov for etter høringen

I etterkant av høringen har Miljødirektoratet identifisert noen ytterligere endringsbehov i lovforlaget, som departementet støtter. Det er snakk om mindre språklige og tekniske endringer. Departementet vurderer at ingen av endringene er av en slik art at de må høres på nytt. Endringene er derfor løpende omtalt i 3.1, og i merknadene til de enkelte paragrafene i lovforlaget der det er naturlig. Endringene er:

- Språklige justeringer i § 1 (utslippsreduksjoner løftes frem som det første av formålene som

nevnes, etterfulgt av virkemidlene overvåking og rapportering og deltakelse i internasjonale systemer for utslippsreduksjoner).

- Justeringer i §§ 2 a og 3. Begrepene «stasjonær»/»stasjonære» tas ut av loven (se 3.1.2 siste avsnitt).
- Justeringer i § 20 med terminologi som er mer kjent for næringen.
- Tekniske tilpasninger i § 4. Opprinnelig forslag til § 4 annet ledd skilles ut som ny § 4 a om krav til tillatelse og godkjent overvåkingsplan.
- Tekniske tilpasninger i § 21 a. «Klimavotemyndighet» endres til «myndighet», slik at Kongen kan fastsette hvem som er «myndighet» etter loven og ikke bare hvem som er klimavotemyndigheten. Det er flere enn klimavotemyndigheten som har oppgaver etter klimavotereguleringen, herunder registermyndigheten, Norsk akkreditering og myndighetsoppgaver knyttet til FNs luftfartsorganisasjons program CORSIA.
- Andre mindre språklige og lovtekniske justeringer i forslaget for å forenkle og tilgjengeliggjøre loven for brukerne.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## 4 Samtykke til godkjenning av beslutningen i EØS-komiteen

EØS-komitébeslutningen er et resultat av dialogen mellom EU og EFTA-statene om vilkårene for EFTA-statenes deltakelse i de aktuelle endringene i EUs klimakvotedirektiv. Norge har deltatt i EUs kvotesystem gjennom EØS-avtalen siden 2008. Klimakvotesystemet er og har vært en hjørnestein i norsk klimapolitikk og har vært helt sentralt i å sikre oppfyllelsen av norske klimaforpliktelser, både Kyotoprotokollens første og andre forpliktellesperiode. Klimakvotesystemet anses som EØS-relevant og det har vært bred politisk enighet i Norge om deltakelsen i systemet. Gjennom endringene i klimakvotereguleringen ved rettsaktene denne proposisjonen gjelder, som også anses som EØS-relevante, utvikles klimakvotesystemet videre, med et høyere ambisjonsnivå (større samlet utslippskutt) og et bredere omfang.

Beslutningen i EØS-komiteen forventes å bli truffet på EØS-komitémøtet 8. desember 2023. Gjennomføring i norsk rett av de to førstnevnte rettsaktene i EØS-komitébeslutningen (direktiv (EU) 2023/959 og forordning (EU) 2023/957) utløser behov for lovendringer og medfører i til-

legg økonomiske konsekvenser. Stortingets samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutning er derfor nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd. For ikke å forsinke ikrafttreddelsen av beslutningen, legges det opp til at Stortingets samtykke innhentes før det treffes beslutning i EØS-komiteen. Det er ikke ventet at det vil bli vesentlige endringer i den endelige EØS-komitébeslutningen. Dersom den endelige beslutningen skulle avvike vesentlig fra utkastet som er lagt frem i denne proposisjonen, vil saken igjen bli lagt fram for Stortinget.

Klima- og miljødepartementet tilrår på denne bakgrunn at Norge deltar i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen), direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven), beslutning (EU) 2023/852 (om markedsstabilitetsreserven) og kommisjonsbeslutning (EU) 2023/1575 (om antallet klimakvoter som skal utstedes).

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 5.1 Innlemmelse av maritim transport i klimakvotelovens virkeområde

#### 5.1.1 Overordnet om konsekvenser

Overordnede nyttevirkninger ved innlemmelsen av maritim transport i klimakvoteloven forventes å være reduserte utslipp av klimagasser. Det vil bidra til oppnåelsen av klimautslippsmål og kan begrense konsekvenser av klimaendringene. I tillegg forventes at innføringen vil incentivere forbedring i teknologi for reduksjon av utslipp fra maritim transport. Reduksjoner i utslipp av klimagasser vil også kunne gi redusert luftforurensning og dermed redusere negative virkninger som følger av dette. Det er for øvrig bred støtte i skipsfartsnæringen, ikke bare for utvidelsen av systemet til å omfatte maritim transport, men også for at Norge bør tilstrebe å kunne delta fra oppstart 1. januar 2024.

De økonomiske og administrative konsekvensene av at maritim transport innlemmes i klimakvotestystemet er foreløpig ikke mulig å beskrive fullt ut. Det nye regelverket for maritim transport er ikke endelig vedtatt. Endringene i klimakvotedirektivet ble vedtatt i mai 2023, men det arbeides med utfyllende regelverk i form av gjennomføringsrettsakter som ikke er ferdigstilt i EU ennå. Detaljene ved reguleringen gjennomføres dessuten i forskrift på et senere tidspunkt, og følger ikke direkte av lovforslaget. Det følgende skisserer likevel overordnet hvilke økonomiske og administrative konsekvenser som forventes som følge av at maritim transport innlemmes i klimakvotestystemet og i klimakvotelovens virkeområde.

#### 5.1.2 Konsekvenser for offentlige myndigheter

For offentlige myndighetsorganer som tildeles oppgaver etter loven forventes regelverket å gi en betydelig administrativ byrde. Dette vil i hovedsak være Miljødirektoratet, men andre organer, slik som Sjøfartsdirektoratet, vil også få oppgaver. Oppgavefordelingen er ikke endelig avklart.

Slik regelverket er utformet kreves omfattende innsats blant annet til etablering av systemer (blant annet registersystemer, systemer for søknader, rapportering og overvåking og kontroll) og samtidig utvikling, håndheving og veiledning om regelverket. I tillegg må myndighetene føre tilsyn og kontrollere at regelverket etterleves. Arbeidet med å sikre riktig rapportering og korrekte utslippstall, at kvoter blir innlevert (og eventuelt pålegge forvaltningstiltak og sanksjoner), samt å følge opp de uavhengige verifikatørene, vil også gi økt administrativ byrde.

I tillegg til regelverksendringene som følger direkte av endringene i klimakvotedirektivet og i MRV-forordningen, vil endringer i den tekniske gjennomføringen av disse bestemmelsene føre til betydelig økt arbeidsbyrde for registermyndigheten (delegert til Miljødirektoratet) som administrerer klimakvoteregisteret i Norge. Dette følger blant annet av det store antallet kontoer med tilhørende kontorepresentanter som skal opprettes og administreres.

Norge vil i den grad det er mulig og hensiktsmessig, basere seg på EUs systemer og digitale løsninger ved inkluderingen av maritim transport i EUs klimakvotestystem. I EU jobbes det parallelt med utarbeidelsen av gjennomføringsrettsakter til det endrede klimakvotedirektivet, også med de tekniske endringene som kreves etter regelverksendringene i digitale løsninger mv. Det er med bakgrunn i dette uvisst hvor ressurskrevende arbeidet med dette blir nasjonalt, og hvordan de nasjonale systemene må tilpasses til EUs systemer. Det må vurderes nærmere hva som eventuelt må utarbeides av nasjonale løsninger for å ha en forsvarlig og effektiv forvaltning av den nye sektoren, dersom behovene ikke ivaretas i EUs løsninger.

Med betydelig økt verifikasjonsaktivitet forventes det at de nasjonale akkrediteringsorganene i EU som akkrediterer verifikatørene vil få en økt arbeidsmengde. Det forventes at det blir flere verifikasjonsorganer å bedømme og følge opp, og generelt merarbeid med informasjonsutveksling og kontrollsystemer mellom nasjonale akkrediteringsorganer, administrerende myndighet og rele-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

vante verifikatører. Ingen norske verifikatører er i dag akkreditert av Norsk akkreditering for å verifisere maritim transportaktivitet under MRV-forordningen. Norske administrerende myndigheter må derfor antakelig, når maritim transportaktivitet kommer inn i EUs klimakvotesystem, følge opp utenlandske verifikatører og sikre hensiktsmessig dialog med utenlandske nasjonale akkrediteringsorganer i større grad enn det som er tilfellet for anlegg og luftfart i dag.

Antall skipsoperatører Norge blir ansvarlig for å administrere er utfordrende å anslå. Ut ifra eksisterende systemer er det ikke mulig å forutse presist hvordan skipsoperatørene skal fordeles mellom medlemsstatene, og dermed omfanget av norske myndigheters administrative ansvar. Dessuten er det ikke endelig avklart fra EUs side om skipsoperatøren er ISM-ansvarlig, eller om også skipseier uten ISM-ansvar kan være skipsoperatør. Antallet vil ha stor betydning for de økonomiske og administrative konsekvensene for norske myndigheter, men vil først bli klart når EU (innen 1. februar 2024) publiserer listen over skipsoperatører og hvilke medlemsstater som har administrativt ansvar for disse. Det er usikkert om listen også vil angi antall skip under hver skipsoperatør, eller om dette først vil klargjøres når skipsoperatørene sender inn overvåkingsplanene for sine skip.

Det er forventet at antall skipsoperatører norske klimakvotemyndigheter skal administrere blir betydelig, og høyt i forhold til andre stater i EØS fordi Norge er en betydelig skipsfartsnasjon i internasjonal sammenheng. Norge kan videre få ansvar for et bredt spekter av operatører, herunder norskregistrerte skipsoperatører som aldri har hatt maritim transportaktivitet i Norge, og ikke-EØS-registrerte skipsoperatører som ikke har annen norsk tilknytning enn ferdsel her.

Det forventes at det kan bli særlig krevende å administrere utenlandske skipsoperatører med liten eller ingen tilknytning til Norge. For skipsoperatører registrert i tredjeland vil det være færre reelle sanksjonsmuligheter. Samtidig forventes det at disse aktørene har lavere kunnskap om regelverket. Dersom skip ankommer Norge som første havneanløp i EØS uten tidligere å ha vært underlagt EUs klimakvotesystem, vil tidsfristen for å godkjenne skipets overvåkingsplan kunne være krevende. I noen tilfeller vil administrerende myndighet kun ha fire uker på å godkjenne skipets overvåkingsplan. Dette avhenger av at skipsoperatørene etterlever sine tidsfrister slik at administrerende myndighet skal kunne etterleve tidsfristene.

Basert på hvor den største andelen av internasjonal skipsfart ankommer Europa er det liten grunn til å tro at Norge skal bli administrerende myndighet for en stor andel av denne typen skipsoperatører. Det er snarere de store anløpshavnene som Rotterdam i Nederland, Hamburg i Tyskland og Antwerpen i Belgia som vil kunne oppleve et stort antall av utenlandske skipsoperatører med få anløp i EØS.

I EU-Kommisjonens konsekvensutredning fra 2021 er de anslåtte kostnadsintervallene brede, og det er ikke tydelig hvordan de er anslått eller hvilke EU-stater som forventes å få hvor store kostnader. Rapporten indikerer likevel at kostnadene forventes å korrelere med antallet årlige havneanløp av skip over 5 000 bruttotonn.

I EUs konsekvensutredning anslås administrative kostnader for nasjonale offentlige myndigheter, knyttet til å forberede og gjennomføre regelverket nasjonalt, veiledning, informasjons- og kommunikasjonsarbeid, og kvotesystemspesifikk kommunikasjon, å være mellom 5,3 og 15,7 millioner kroner per femårsperiode. Når det gjelder godkjenning av overvåkingsplaner, arbeid med å gå gjennom verifiserte utslippsrapporter, drifting og administrering av registeret, kontroll med overholdelse og håndheving av regelverket, er kostnadene anslått til mellom 5,3 og 68 millioner kroner per år.

Det offentliges kostnader til administrasjon og drift av klimakvotesystemet finansieres gjennom gebyrer.

Når EUs klimakvotesystem utvides til å omfatte maritim transportaktivitet vil statens inntekter fra auksjonering av klimakvoter øke med i størrelsesorden flere hundre millioner kroner i året, gitt dagens kvotepriser.

### 5.1.3 Konsekvenser for maritim transportnæring

Utgifter til kvotekjøp og til å gjennomføre utslippsreducerende tiltak vil være den største kostnaden for næringen. Denne kostnaden varierer med kvoteprisen, som det siste året har ligget stabilt over 75 euro per kvote. Senest i februar 2023 var kvoteprisen oppe i 100 euro per kvote. Basert på prisen på fremtidskontrakter i markedet, forventes kvoteprisen å ligge på rundt 90–100 euro per kvote fremover. Utviklingen i kvoteprisen fremover er usikker.

Aktørene vil stå overfor et valg om å redusere utslipp eller kjøpe kvoter. Når kostnaden ved å redusere utslippene overstiger kvoteprisen, forventes det at skipsoperatørene vil kjøpe kvoter

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

som kan leveres inn til oppgjør. Likere pricing av utslipp fra maritim transport i Europa vil bidra til likere konkurransevilkår, en mer effektiv ressursallokering og redusere utfordringer med karbonlekkasje fra denne næringen. Kostnadene ved kvoteplikten forventes i stor grad å veltes over til selskapenes kunder ved økt pris på transporttjenester, som igjen vil gi økt pris på varene som transporteres. Det forventes ikke at kostnadsøkningene vil utløse omfattende substitusjonsvirkninger mellom transportalternativer eller varegrupper.

Næringen vil i tillegg få en økt administrativ byrde. Denne byrden forventes å være mer krevende for små skipsoperatører som håndterer få skip, som følge av begrensede stordriftsfordeler og større administrativ byrde relativt til inntjening og administrativ kapasitet. På EU-nivå anslås det at avgrensningen på 5 000 bruttotonn ekskluderer 95% av de små- og mellomstore bedriftene (under 250 ansatte, omsetning under 50 millioner euro/år) slik at problemet reduseres i praksis, men om dette er representativt for Norge, er usikkert.

Både små og store skipsoperatører vil få krav om å blant annet rapportere på regelverket for flere skip enn i dag, sørge for å få godkjente overvåkingsplaner fra administrerende myndighet for alle skipene de har ansvar for (inkludert verifikasjon), melde fra og søke inn nødvendige endringer i overvåkingsplanene, gå til anskaffelse av kvoter, levere inn kvoter til oppgjør, sette seg inn i øvrige krav og plikter i EUs klimakvotestystem, og inngå flere nye privatrettslige kontrakter med øvrige aktører.

Alle skipsoperatører må rapportere aggregerte utslippsdata på selskapsnivå til administrerende myndighet hvert år. Dette vil øke byrden for de som blir omfattet av klimakvotestystemet.

Foruten at skipsoperatørene påvirkes, vil dette også påvirke byrden for det enkelte skip. Arbeids- og rollefordelingen innad mellom skipsoperatør og skip må gås opp internt.

Antallet norske skipsoperatører som vil omfattes av klimakvotestystemet er utfordrende å oppstille. Dette vet vi eksakt når EU publiserer sin liste i februar 2024. Antallet norskflaggede skip som har kvotepliktig aktivitet fra 2024 antas å være drøyt 300 skip, mens antallet norskflaggede offshoreskip som skal svare kvoter fra 2027 utgjør drøyt 130 skip. I forbindelse med utarbeidelse av EUs liste fremskaffes stadig mer informasjon i EU som tallfester omfanget av skipsoperatører og skip som omfattes av klimakvotestystemet, herunder andelen som tilfaller de enkelte statene.

I konsekvensutredningen fra EU-Kommisjonen fra 2021 er den administrative byrden for skipsoperatørene anslått til å være mellom 84 000 og 210 000 kroner for å gjøre seg kjent med klimakvotestystemet, kommunisere med offentlige myndigheter og å etablere de nødvendige administrative rutiner og funksjoner. Oppfølging av registerkonti og arbeid med kjøp og innløsning av kvoter til oppgjør er anslått til mellom 11 500 og 59 000 kroner per år. Gebyr for åpning av konti i registeret er anslått til mellom 3 150 til 9 100 kroner. Årlig gebyr på konto er anslått til å være mellom 3 150 til 39 000 kroner.

Innføring av kvoteplikt for maritim transport med skip på 5 000 bruttotonn og mer er estimert å ville føre til at ca. 35 prosent av de samlede utslippene fra norsk innenriks maritim transport blir kvotepliktige (basert på tall fra 2021). Dette er basert på AIS-data for de skipene som det antas inngår i det norske utslippsregnskapet. Disse tallene er usikre. Maritim transport med utenriksutslipp (mellom Norge og utenfor EØS, og mellom Norge og EØS) vil også kunne være kvotepliktige, men ikke nødvendigvis til Norge, og utenriksutslippene har ikke betydning for det norske utslippsregnskapet for innenriks sjøfart og fiske.

Inkluderingen av skip som ikke omfattes av klimakvotestystemet har noen konsekvenser for skipsoperatører med ansvar for disse skipene. En del av kravene til skipsoperatører vil bli de samme for skipsoperatører som har ansvar for aktiviteter som omfattes av § 3 a. Selv om byrden vil bli mindre for skipsoperatører som inntil videre kun er omfattet av MRV-forordningen, får de likevel nye plikter knyttet til å overvåke og rapportere utslipp fra skip, inkludert offshoreskip mellom 400–4 999 bruttotonn, og offshoreskip på 5 000 bruttotonn og over fra 2025. Det er sannsynlig at de fleste skipsoperatører som blir pliktsubjekt under klimakvotereguleringen har skip både over og under 5 000 bruttotonn, og at de dermed har ansvar for maritim transportaktivitet både innenfor og utenfor EUs klimakvotestystem. Videre antas all maritim transportaktivitet som omfattes av MRV-forordningen å skulle omfattes av EUs klimakvotestystem på kort eller lengre sikt. Disse operatørene vil derfor uansett kunne bli nødt til å sette seg inn i og forholde seg til EUs klimakvotestystem innen relativt kort tid.

Inkluderingen av maritim transport vil øke behovet for verifikasjon. De uavhengige tredjepartene (verifikatørene) som verifiserer utslipp og overvåkingsplaner under MRV-forordningen,

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

eller verifiserer data under EUs klimakvotesystem i dag, forventes derfor også å få økt arbeidsmengde. Det vil i sin tur gi et større kunde- og inntektsgrunnlag.

Innlemmelsen av maritim transportaktivitet i EUs klimakvotesystem, og med det offshoreskip, kan påvirke aktiviteter i anlegg som allerede er med i klimakvotesystemet i dag. I dag er mobile rigger å anse som del av et anlegg når det ligger ved et felt og utfører aktiviteter omfattet av klimakvoteloven. Det er ingen signaler fra EU så langt som tilsier en praksisendring, men vi bemerker at det ikke foreligger en definisjon av hva som er å regne som «offshoreskip» i hverken klimakvotedirektivet eller MRV-forordningen.

Tilbydere av aktuelle teknologiløsninger og drivstoffalternativer kan oppleve økt etterspørsel. Det forventes at maritim transportaktivitet som omfattes av klimakvotesystemet får insentiver til å redusere sine utslipp gjennom for eksempel teknologiforbedring, drivstoffsubstitusjon eller ruteoptimalisering, så lenge det er mindre kostnadskrevenne enn å kjøpe kvoter.

Slik det norske avgiftsregelverket er i 2023, vil maritim transport som omfattes av EUs klimakvotesystem og bunkrer drivstoff i Norge måtte betale både CO<sub>2</sub>-avgift på drivstoffet og kvoteprisen. Dette gir merkostnader og konkurransemessig ulempe mot maritim transport som kan bunkre drivstoff i land uten avgifter.

CO<sub>2</sub>-avgiften er i 2023 på 952 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Regjeringen planlegger å øke denne til kr 2000 2020-kroner i 2030. Kvoteprisen har så langt i 2023 ligget på rundt 80–100 euro per kvote, og som nevnt forventes det at den fremover vil ligge på rundt 90–100 euro.

I statsbudsjettet for 2024 (Prop. 1 LS (2023–2024)) foreslås det reduserte satser i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter for kvotepliktig innenriks sjøfart. Den samlede karbonprisen for kvotepliktig innenriks sjøfart vil da om lag tilsvare forslaget til ny generell sats for ikke-kvotepliktige utslipp på 1 176 kroner per tonn CO<sub>2</sub>.

#### 5.1.4 Betydningen av rettidig gjennomføring i Norge

Klimakvotedirektivet og MRV-forordningen vil måtte innlemmes i EØS-avtalen og gjennomføres i norsk rett på kort tid om regelverket skal kunne tre i kraft i Norge samtidig som i EU. Dette vil bli spesielt utfordrende på grunn av prosessen med å innlemme nye rettsakter i EØS-avtalen. Det er en fordel om Norge lykkes med å gjennomføre regelverket innen 1. januar 2024.

Ved en forsinket gjennomføring av regelverket er det mulig at Norge, på grunn av geografisk beliggenhet, blir et attraktivt land å anløpe. Det skal svares kvoter for 50% av de rapporterte utslippene fra ferdsel inn til og ut fra EØS, og stopp innom Norge på veien kan derfor redusere antall kvoter som må leveres inn til oppgjør. For et skip som seiler direkte fra Canada til Nederland, skal det svares kvoter for 50% av utslippet for hele reisen. Dersom det legges inn et havneanløp i Norge på veien vil det – frem til Norge blir en del av systemet – kun måtte svares 50% kvoter for utslippene fra Norge til Nederland, mens utslippene fra Canada til Norge ikke vil omfattes av klimakvotesystemet.

Norge vil, med oppstart samtidig som de øvrige EØS-medlemsstatene, unngå at skip som ikke opprinnelig skal til Norge legger til her for å omgå/begrense kvoteplikten. Fordi antall havneanløp i Norge kan påvirke antallet skipsoperatører klimakvotemyndigheten får ansvar for på et senere tidspunkt, vil slike ekstra anløp i Norge øke den administrative byrden for norske myndigheter.

Om regelverket gjennomføres og trer i kraft i Norge på et senere tidspunkt enn i EU, vil Norge også gå glipp av auksjonsinntekter frem til regelverket gjøres gjeldende i Norge.

Skipsfartsnæringen har vært klar på at den anser det som viktig at regelverket trer i kraft samtidig i Norge og i EU. Dette er også kommet til uttrykk i høringen av lovforslaget. Se høringsuttalelsene fra Norges Rederiforbund og Maritimt forum. Departementet er kjent med at aktører i næringen, som Norges Rederiforbund, mener samtidig ikrafttredelse vil gi en rekke fordeler for næringen og være mer forutsigbart og samtidig mindre arbeidskrevenne. Herunder har det overfor departementet vært pekt på at samtidig ikrafttredelse er viktig for å unngå behov for kompliserende overgangsordninger for maritim transportaktivitet mellom Norge og EU. Det er også påpekt at samtidig ikrafttredelse er viktig for å unngå forsinket innføring av viktig klimapolitikk.

## 5.2 Konsekvenser av øvrige endringer i klimakvoteloven

### 5.2.1 Deltakelse i klimakvotesystemet er ikke lenger betinget av å ha utslipp

At det ikke lenger forutsettes utslipp for å delta i klimakvotesystemet innebærer at anlegg med lav- og nullutslippsteknologier, som i dag ikke omfat-



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

tes av klimakvotesystemet, fremover vil kunne delta. Et eksempel er produksjon av grønt hydrogen. Endringen vil være positiv for norsk næringsliv som vil starte opp eller innrette eksisterende anlegg med nullutslippsprosesser. De vil ikke få kvoteplikt fra utslipp, men likevel tilgang til å søke om vederlagsfrie klimakvoter. For disse anleggene er det uklart hvor stor den administrative byrden ved å være med i systemet vil være. Dette forventes klarlagt når underliggende rettsakter til klimakvotedirektivet er revidert.

Konsekvensen av endringen for anlegg med gammel teknologi og betydelige kvotepliktige utslipp kan bli svekket konkurransekraft mot konkurrenter i Europa som produserer med nullutslippsteknologi. Dette gir økt press for omstilling til teknologi med lavere utslipp. For de mer utslippsintensive anleggene kan endringen gi økte kostnader som følge av mindre vederlagsfri tildeling, da nivået på tildeling er knyttet til en utslippsstandard som blir mer ambisøs når også bedrifter med lav- og nullutslippsteknologi inngår ved fastsettelsen av utslippsstandarden. Effekten avhenger imidlertid av hvor lenge EU vil fortsette med tildeling av vederlagsfrie kvoter.

Økt tilgang til vederlagsfrie klimakvoter for anlegg uten utslipp kan føre til raskere grønn omstilling, bidra til at det etableres nye lav- og nullutslippsanlegg, og bidra til at deltakerne i klimakvotesystemet gjør overgangen til lav- og nullutslippsløsninger raskere enn de ville gjort under gjeldende regelverk.

Den administrative byrden for myndighetene ved å forvalte regelverket for tildeling av vederlagsfrie klimakvoter har økt den senere tiden. Byrden kan øke ytterligere dersom den nye bestemmelsen fører til at flere anlegg kommer inn i systemet, og dermed flere aktører med rett til tildeling som må håndteres.

### 5.2.2 Håndtering av utslippsrapporter

Forslaget om at klimakvotemyndigheten ikke lenger skal godkjenne alle utslippsrapporter vil redusere den administrative byrden for myndighetene. Arbeidet med godkjenning er ressurskrevende og byrden dette innebærer vil, dersom alle rapporter fortsatt skal godkjennes, øke betraktelig med inkluderingen av maritim transport. Den totale arbeidsmengden ved håndtering av utslippsrapporter vil uansett øke siden det samlet sett blir vesentlig flere rapporter å kontrollere fremover med inkluderingen av maritim transport.

### 5.2.3 Mindre endringer og rettelser

Økonomiske og administrative konsekvenser av øvrige endringer som foreslås i klimakvoteloven forventes å være små for alle involverte parter.

## 5.3 Økonomiske og administrative konsekvenser av EØS-komiteebeslutningen

### 5.3.1 Direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet)

Direktivet som innlemmes i EØS-avtalen gjennom denne EØS-komiteebeslutningen – det vil si direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) – gjelder blant annet fordeling av klimakvoter over en ti-årsperiode. Kvotene er verdipapirer som kan omsettes i et marked, og representerer store økonomiske verdier. Rettsakten har dermed omfattende økonomiske konsekvenser for virksomhetene som omfattes av regelverket, og også for staten som vil få inntekter fra auksjonering av klimakvoter. Rettsakten har også administrative konsekvenser. De fleste av disse økonomiske og administrative konsekvensene er redegjort for i gjennomgangen av konsekvenser av lovforslaget. Noen konsekvenser følger imidlertid av rettsakten i seg selv og innlemmelsen av den gjennom EØS-komiteebeslutningen, og ikke av de foreslåtte lovendringene. Disse konsekvensene redegjøres det for i det følgende.

Direktivet legger opp til raskere nedtrapping og sletting av kvoter. Det vil isolert sett bidra til å øke prisen på klimakvoter. Dette vil gi staten høyere inntekter per auksjonerte klimakvote, samt at tildelinger av vederlagsfrie kvoter får høyere verdi per kvote. Høyere kvotepris gir sterkere insentiver til utslippskutt og kan bidra til oppnåelsen av klimautslippsmål. Reduksjoner i utslipp av klimagasser vil også kunne gi redusert luftforurensning og dermed redusere negative virkninger som følger av dette. Samtidig vil virksomhetene få høyere utgifter i form av kvotekjøp og/eller gjennomføring av utslippsreduserende tiltak. Dette kan øke risikoen for karbonlekkasje. Det vil si at virksomheter i områder med karbonprising (som Norge) flytter produksjon og utslipp til land med mindre streng klimapolitikk og lavere karbonpris. Dette er den primære grunnen til at mange konkurranseutsatte norske virksomheter mottar kvoter vederlagsfritt. Det er usikkert i hvilken grad det forsterkede klimakvotedirektivet, herunder økt ambisjonsnivå med raskere nedtrapping

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

og reduksjon i antall kvoter, samt innstramningen i systemet for tildeling av vederlagsfrie kvoter, vil øke risikoen for karbonlekkasje. Risikoen for karbonlekkasje henger også sammen med andre prosesser og regelverk, blant annet EUs innføring av en CO<sub>2</sub>-grensejusteringsmekanisme (CBAM). Karbonlekkasje kan gi lavere verdiskaping i norsk økonomi og en reduksjon i statens inntekter.

Den markedsstabiliserende reserven (MSR) endres både gjennom nevnte direktiv og gjennom Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2023/852 av 19. april 2023 om endring av beslutning (EU) 2015/1814 vedrørende antall klimakvoter som skal plasseres i den markedsstabiliserende reserven frem til 2030 – som også inngår i EØS-komiteebeslutningen. Beslutning (EU) 2023/852 viderefører – helt frem til 2030 – unntaksregelen om at 24 prosent av de tilgjengelige kvotene (og minimum 200 millioner kvoter) skal settes inn på reserven, dersom terskelverdien på 833 millioner kvoter først overskrides. Videreføring frem til 2030 av regelen om at 24 prosent av kvoteoverskuddet skal settes inn på kvotereserven vil føre til en tilsvarende reduksjon i antall kvoter som medlemsstatene kan auksjonere. Dette vil isolert sett redusere medlemsstatenes auksjonsinntekter. Kommisjonen forventer imidlertid at denne effekten vil bli kompensert gjennom en økt kvotepris og ved at antall kvoter i klimakvotestystemet økes som følge av inkluderingen av utslipp fra maritim sektor.

Direktivet innfører et særskilt kvotesystem for veitrafikk, bygninger og deler av industrien (ETS2). Dette er inkludert i EØS-komiteebeslutningen, men ikke i lovforslaget som fremmes i denne proposisjonen. Klima- og miljødepartementet vil komme tilbake til hvordan den delen av klimakvotedirektivet som gjelder ETS2 skal gjennomføres i norsk rett. Eventuelle lov- og forskriftsendringer som måtte være nødvendige for at Norge skal etterleve ETS2-regelverket vil bli sendt på offentlig høring.

ETS2 omfatter CO<sub>2</sub>-utslipp fra forbrenning av fossile brensler innenfor veitrafikk, oppvarming i bygninger og de delene av industrien som ikke omfattes av det øvrige klimakvotestystemet (EU ETS). Systemet omfatter anslagsvis 25 prosent av norske klimagassutslipp. At flere sektorer blir kvotepliktige vil øke de administrative konsekvensene for myndighetene, primært Miljødirektoratet. I likhet med det eksisterende klimakvotestystemet vil ETS2 kunne gi staten inntekter fra auksjonering av klimakvoter.

Kvoteplikten i ETS2 pålegges distributørene av fossilt brensel. Det antas at det i praksis vil innebære at kvoteplikten ilegges virksomhetene som er ansvarlige for å betale særavgifter for drivstoff i Norge. Totalt er det snakk om 12 norske aktører i dag. Dette innebærer at kvoteplikten ikke ilegges sluttbruker, men vil bli håndhevet samme sted i verdikjeden som den norske CO<sub>2</sub>-avgiften på fossile brensler. Innføringen av ETS2 forventes isolert sett å føre til økte kostnader og administrative konsekvenser for disse aktørene.

Distributørene som omfattes av ETS2 forventes å ville sende noen av sine økte kostnader videre i markedet ved å øke prisen på brenselet de selger. Kvoteprisen er usikker, men ved en pris på 45 EUR per kvote anslås det at ETS2 vil bidra til å øke prisen på diesel i veitrafikken med i overkant av 1,3 kroner per liter dersom hele kostnaden sendes videre til sluttbruker. Sluttbruker vil dermed stå overfor høyere utslippskostnader og få insentiv til å redusere forbruket av fossilt brensel. Norge har imidlertid allerede høye CO<sub>2</sub>-avgifter på utslippene som omfattes av ETS2. Regelverket åpner for at Norge dermed kan søke om unntak fra kvoteplikt slik at disse kostnadene fra ETS2 likevel ikke sendes videre til forbruker. Administrasjonskostnadene påvirkes lite av om Norge deltar fullt i ETS2 eller om vi søker unntak for kvoteplikt i henhold til artikkel 30e nr. 3 frem til og med 2030.

Ved norsk deltakelse i ETS2, vil kvoteplikten kunne kombineres med CO<sub>2</sub>-avgiftsplikt. Kombinasjonen kvoteplikt og avgiftsplikt vil øke de administrative kostnadene både for myndighetene og de kvotepliktige aktørene.

I forlengelsen av ETS2 har EU besluttet å opprette Det sosiale klimafondet for å legge til rette for en rettferdig omstilling. Fondet finansieres av auksjonering av klimakvoter til inntekt for fondet opp til et tak på EUR 65 000 000 000. Disse klimakvotene tas både fra EU ETS og ETS2. Finansieringen av fondet vil redusere medlemsstatenes inntekter fra auksjonering tilsvarende. Den norske andelen av kvotene som overføres til Det sosiale klimafondet er ifølge Kommisjonen verdt om lag 485 millioner 2020-euro over perioden 2025–2027, noe som tilsvarer ca. 5,5 milliarder norske kroner.

Virkningene av at det gjennom direktivet innføres kvoteplikt for maritim transport er omtalt i 2.3.1 og 2.3.2. Økonomiske og administrative konsekvenser er omtalt i 5.1.

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

### **5.3.2 Forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen)**

EØS-komitébeslutningen innlemmer også forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-for-

ordningen) i EØS-avtalen. De økonomiske og administrative konsekvensene av denne forordningen er behandlet i gjennomgangen av konsekvenser av lovforslaget.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## 6 Merknader til de enkelte paragrafene i lovforslaget

### Til § 1

Første ledd foreslås endret ved at «Overvåking og rapportering av klimagassutslipp» tas inn som en eksplisitt del av formålet med loven. Overvåking og rapportering er et sentralt premiss for at klimakvotestystemet skal fungere. Ved at det nevnes i bestemmelsen tydeliggjøres at lovens formål også dekker aktiviteter som ikke har plikt til å svare kvoter.

I første ledd er det videre foreslått å presisere at formålet med loven er å begrense klimagassutslipp gjennom deltakelse i «internasjonale systemer» for utslippsreduksjoner. Forslaget tydeliggjør at loven gjennomfører internasjonale systemer, og ikke et nasjonalt system slik loven gjorde opprinnelig i 2005.

### Til § 2

I § 2 første ledd foreslås det å fjerne at loven gjelder «for utslipp av klimagasser». Paragraf 2 gjelder lovens geografiske område og det foreslås å rendyrke bestemmelsen til det. Endringen er samtidig nødvendig fordi det åpnes for at klimakvotestystemet kan omfatte aktiviteter uten utslipp, se 2.3.1 og 3.1.3.

Det foreslås at § 2 første ledd deles opp, slik at første ledd kun angir det virkeområdet loven generelt gjelder for, mens annet ledd angir det nærmere virkeområdet i tilknytning til enkelte aktiviteter loven gjelder. Bokstav c, d og e i listen som i dag står i første ledd blir bokstav a, b og c i listen som videreføres i annet ledd.

Det foreslås videre endringer i bokstav d og e i listen. Det geografiske virkeområdet skal omfatte utslipp av klimagasser fra maritim transportaktivitet mellom havner i EØS, som foreslås angitt i bokstav d, og til og fra havner i EØS, som foreslås angitt i bokstav e. Norge vil bli pålagt å administrere skipsoperatører som er norskregistrert, samt skipsoperatører registrert utenfor EØS som har flest havneanløp fra sine skip som seiler i EØS i Norge, eller som har sitt første anløp i Europa til eller fra Norge. Disse kan ha maritim transportaktivitet i Norge, innad i EØS og inn og ut av EØS.

Det er derfor ikke tilstrekkelig å utvide lovens virkeområde til å omfatte maritim transportaktivitet til og fra norske havner.

Nåværende annet ledd videreføres ikke. Det inneholder en begrensning av lovens virkeområde for internasjonale luftfartsaktiviteter som ikke er omfattet av kvoteplikt. Denne begrensningen er til dels videreført i nytt fjerde ledd i § 3 a, se merknad til § 3 a nedenfor. Det er en lovteknisk bedre løsning å presisere lovens anvendelsesområde for aktivitetene som omfattes av § 3 a i den bestemmelsen, og ikke i § 2.

### Til § 2 a

Ny § 2 a om definisjoner tar inn definisjonene av de sentrale pliktsubjektene etter loven. Definisjonene i første til tredje ledd er lagt tett opp til definisjonene i klimakvotedirektivet artikkel 3 og må tolkes i lys av disse:

- anleggsoperatør – klimakvotedirektivet artikkel 3 bokstav f
- luftfartøyoperatør – klimakvotedirektivet artikkel 3 bokstav o
- skipsoperatør – klimakvotedirektivet artikkel 3 bokstav w

Se den nærmere omtalen av begrepene i 3.1.4 og av begrepet «anlegg» i 3.1.2 siste avsnitt.

I dag er luftfartøyoperatør nærmere definert i klimakvoteforskriften § 1-3 fjerde ledd. Det er gjort en språklig endring i definisjonen av luftfartøyoperatør i ny § 2 a i klimakvoteloven i forhold til klimakvoteforskriften § 1-3 fjerde ledd. Endringen er uten materiell betydning, men reflekterer direktivteksten bedre.

Tredje ledd er justert sammenlignet med forslaget som ble sendt på høring. Justeringene innebærer ingen materielle endringer, men er ment å gi en lovteknisk bedre løsning. Krav om sikkerhetsstyrings sertifikat følger av den internasjonale norm for sikkerhetsstyring og forordning (EF) 336/2006 som er tatt inn i EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u og er for norske skip gjennomført i forskrift i medhold av skipssikkerhetsloven §§ 6 og 7.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Fjerde ledd angir «operatør» som fellesbetegnelse for pliktsubjektene som er definert i første til tredje ledd.

#### Til § 3

Overskriften i § 3 foreslås endret for å tydeliggjøre at bestemmelsen angir det materielle virkeområdet for de aktiviteter og utslipp som er omfattet av EUs klimakvotesystem. Henvisningen til klimakvotesystemet er tatt inn for å tydeliggjøre skillet i virkeområdet for §§ 3 og 3 a.

I første ledd gjøres en rekke endringer. For det første fjernes at loven gjelder «utslipp av klimagasser». I stedet angis det at loven gjelder aktiviteter i anlegg, luftfart og maritim transport som er omfattet av EUs klimakvotesystem. Endringen i § 3 første ledd første punktum utvider det materielle virkeområdet i loven til å også gjelde aktiviteter uten utslipp, samt maritim transportaktivitet. Endringen skal også tydeliggjøre at bestemmelsen omfatter aktiviteter som omfattes av EUs klimakvotesystem, det vil si aktivitetene som inngår i vedlegg I i klimakvotedirektivet.

Tidligere annet ledd foreslås flyttet til ny annet punktum i § 3 første ledd. Denne bestemmelsen gir kompetanse til å gi nærmere bestemmelser i forskrift om hvilke aktiviteter, utslipp av klimagasser og aktører som er omfattet av loven. Det gjøres noen mindre språklige endringer i ordlyden samt en tydeliggjøring av kompetansen til å bestemme i forskrift at loven kommer helt eller delvis til anvendelse. Noen av aktivitetene som nå tas inn i virkeområdet til klimakvotedirektivet skal bare delvis omfattes av klimakvotereguleringen, deriblant anlegg for forbrenning av kommunalt avfall med samlet innfyrt termisk effekt som overstiger 20 MW.

Tidligere tredje ledd blir nytt annet ledd.

Tidligere fjerde ledd blir nytt tredje ledd. Ordet «kvotepliktige», før «luftfartøyoperatører», fjernes, og «skipsoperatører» legges til. Bestemmelsen gir dermed hjemmel til å ta inn i norsk rett den rettsakten som skal vedtas med liste over hvilke nasjonale administrerende myndigheter som blir ansvarlig for de ulike skipsoperatørene som opererer i, og til og fra, EØS. Se nærmere om listen i 2.3.2, 5.1.2 og 5.1.3.

#### Til § 3 a

Overskriften til § 3 a foreslås endret slik at det fremgår at den også omhandler maritim transportaktivitet og at bestemmelsen gjelder utslipp fra

aktiviteter som ikke er omfattet av EUs klimakvotesystem.

I første ledd erstattes «måling» med «overvåking». Overvåking er et videre begrep som også innebærer at man har kontrollsystemer, prosedyrer og for eksempel gjør beregninger i tillegg til direkte målinger. Overvåking ligger også tettere opp mot EU-reguleringen der det på engelsk er benyttet ordet «monitoring» og på dansk «overvågning».

Det foreslås nytt tredje og fjerde ledd for å gi forskriftskompetanse til å regulere maritim transportaktivitet som ikke er omfattet av klimakvotedirektivets virkeområde. Se nærmere i 3.1.3. om maritim transportaktivitet utenfor EUs klimakvotesystem. Nytt tredje ledd i § 3 a gir Kongen kompetanse til å gi forskrift med nærmere regler om overvåking og rapportering, herunder saksbehandling og kontroll med utslippsrapport, samt krav til tredjepartsverifikasjon. Hvilke maritime transportaktiviteter som omfattes av § 3 a vil bli nærmere definert i klimakvoteforskriften.

I nytt fjerde ledd foreslås det å innta en begrensning i lovens virkeområde for luftfartsaktiviteter og maritim transportaktivitet som omfattes av § 3 a. For aktiviteter som omfattes av bestemmelsen gjelder kun klimakvotelovens regler i kapittel 4 A om tilsyn og § 18 om tvangsmulkt. Bestemmelsen er til dels en videreføring av § 2 annet ledd, som er foreslått endret.

Begrepet «forurensningsmyndighetene» erstattes med «klimakvotemyndigheten». Se mer om dette i 3.1.7.

#### Til § 4

«Den som har kvotepliktige» erstattes med «operatøren med ansvar for». Se nærmere om bakgrunnen for dette i 3.1.4.

Det foreslås to nye setninger. Den første setningen presiserer at de kvotepliktige utslippene skal svare til utslippstallet for det foregående året. Dette erstatter tidligere henvisning til foregående års utslippsrapporter i § 12. Dernest gis forskriftskompetanse til å angi omfanget av kvoteplikt i forskrift. Setningene tydeliggjør at det er det endelige utslippstallet som er grunnlaget for beregningen av kvoteplikten. Likevel kan en del aktiviteter ha avvik fra hovedregelen om at utslippstallet og kvoteplikten er én til én. Bestemmelsen vil gi hjemmel til å regulere dette nærmere i forskrift. Se nærmere om omfang av kvoteplikt i 2.3.1, 2.3.2, 3.1.1 og 3.1.2.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

#### Til § 4 a

Bestemmelsen viderefører det som nå står i § 4 andre og tredje punktum. «Virksomhet» erstattes med «anlegg», se nærmere om bakgrunnen for det i 3.1.2. «Skipsoperatører» inntas i siste punktum. Skipsoperatører med kvotepliktige utslipp må ha godkjent plan for overvåking av utslipps- og aktivitetsdata. Videre foreslås det en språklig presisering for å tydeliggjøre at det er klimakvotemyndigheten som godkjenner overvåkingsplanen. Endringen vil tydeliggjøre eksisterende praksis.

#### Til § 5

I første ledd endres «forurensningsmyndighetene» til «klimakvotemyndigheten». Se 3.1.7.

I § 5 annet ledd strykes «den kvotepliktige». Endringen skyldes at rapporteringsplikt i henhold til § 15 ikke utelukkende gjelder operatører med kvoteplikt og at det er foreslått endringer i § 15 for å tydeliggjøre dette. Se nærmere om dette i 3.1.4. Det er videre foreslått å erstatte «godkjenning» med «kontroll». Se også merknad til § 15.

#### Til § 6

Bestemmelsen gjennomfører klimakvotedirektivets artikkel 3gc og er en rent privatrettslig bestemmelse om kostnadsfordeling mellom skipsoperatøren og den som treffer beslutninger som påvirker skipets kvotepliktige utslipp. I bestemmelsen er dette formulert som den som treffer avgjørelser om drivstoff eller skipets drift. Beslutninger om type last som fraktes, rutevalg og/eller skipets hastighet er regnet som beslutninger om skipets drift. I henhold til bestemmelsen gis skipsoperatøren en rett til å gå på tredjepart for kostnader knyttet til oppgjør av kvoter.

Bestemmelsen har ingen innvirkning overfor de pliktene som påhviler skipsoperatøren i klimakvotereguleringen, og regulerer kun det interne anliggendet mellom skipsoperatøren og den som treffer beslutningene som påvirker klimagassutslippet.

Dagens § 6 blir til dels videreført i ny § 16 a.

#### Til § 7

Gebyrbestemmelsen utvides til å dekke kontrolltiltak som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt. I annet punktum utvides bestemmelsen til kontroll med utslippsrapport og rapport om tildelingsdata, og

«den kvotepliktige» erstattes med «operatøren», se 3.1.4. «Forurensningsmyndighetene» endres til «klimakvotemyndigheten», se 3.1.7. I ny siste punktum presiseres det at gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg slik det kan begjæres utlegg gjennom namsmyndighetene uten at det foreligger dom eller annet alminnelig tvangsgrunnlag, i tråd med forurensningslovens løsning.

#### Til § 8

I bestemmelsen erstattes «den kvotepliktige» med «operatøren» som betegnelsen på pliktsubjektet, og «forurensningsmyndighetene» endres til «klimakvotemyndigheten». Se nærmere om bakgrunnen for endringene i 3.1.4 og 3.1.7. Det gjøres noen språklige endringer for å tydeliggjøre at meldeplikten gjelder endringer i drift, eierskap og aktivitet.

#### Til § 10

Ordet «kapasitet» strykes fra bestemmelsen, da denne knytter seg til reglene som var gjeldende for tildeling av vederlagsfrie kvoter i fase 3 (2013–2020), og ikke lenger er angitt i regelverket for fase 4 (2021–2030).

#### Til § 11

Henvisningen til Kyotoavtalen erstattes med «folkerettslige forpliktelser» for å hensynta at også andre internasjonale regelverk fremover kan innskrenke adgangen til å overføre kvoter. Her kan særlig Parisavtalens regler bli relevant.

#### Til § 12

Det gjøres noen presiserende språkendringer i § 12 første ledd. Operatørbegrepet er innført i tråd med § 2 a. Videre er det inntatt en henvisning til § 4 for å tydeliggjøre at kvoteplikt først oppstilles i § 4. Paragraf 12 gir i hovedsak regler for den tekniske gjennomføringen av kvoteoppgjøret, herunder oppgjørsfristen.

I første ledd strykes henvisningen til at kvoteplikten svarer til «rapporteringspliktige utslipp det foregående året». Henvisningen er til dels videreført i et nytt punktum i § 4. Vi foreslår videre å endre oppgjørstidspunktet for når kvoter skal innleveres fra 30. april til 30. september, i tråd med endringer i klimakvotedirektivet. Som følge av denne endringen må også tredje ledd endres fra 1. mai til 1. oktober.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

#### Til § 14

Paragraf 14 er første bestemmelse i kapittel 4 som gir regler for overvåking og rapportering av utslipp. Det foreslås å endre både kapitteloverskriften til kapittel 4 og bestemmelsen i § 14 for å tydeliggjøre at både kapitlet og bestemmelsen gir regler for overvåking og utslippsrapportering. Endringen vil tydeliggjøre det bestemmelsen allerede regulerer.

I første ledd angis «operatøren» som pliktsubjektet i stedet for «den kvotepliktige», se 3.1.4. Samtidig foreslås det å stryke henvisningen til at rapporteringen skal samsvare med det foregående årets «kvotepliktige» utslipp. Endringen sørger for at alle utslipp som omfattes av klimakvoteloven inkluderes. «Forurensningsmyndighetene» endres til «klimakvotemyndigheten», se 3.1.7.

I annet ledd presiseres det at forskriftskompetansen gjelder bestemmelser om «overvåking» i tillegg til rapportering. Endringen har ingen realitetsbetydning, men ordet «overvåking» er et godt og dekkende begrep for det materielle innholdet i den forskriftskompetansen som følger av andre ledd.

#### Til § 15

I overskriften erstattes «forurensningsmyndighetene» med «klimakvotemyndigheten», og det tydeliggjøres at bestemmelsen gjelder kontroll med utslippsrapportering.

I første ledd er henvisningen til at myndighetene godkjenner utslippsrapporter foreslått fjernet, det samme gjelder siste punktum som angir at godkjenning av utslippsrapporten er å regne som et enkeltvedtak. Det er i stedet foreslått en ny setning som gir forskriftskompetanse til å fastsette nærmere regler for klimakvotemyndighetens kontroll og saksbehandling av de enkelte rapportene. Se mer om endringen i 3.1.5.

I annet ledd erstattes «den kvotepliktiges» utslippsrapportering med «operatørens», utslippsrapportering, se 3.1.4.

#### Til § 16

I § 16 fastslås klimakvotemyndighetens ansvar for tilsyn med klimakvoteloven. Bestemmelsen tilsvarende langt på vei forurensningslovens § 48 som danner grunnlaget for tilsyn med anleggene i dag. Bestemmelsen gir både hjemmel til å føre tilsyn og en plikt til å drive tilsynsarbeid, her-

under til å utføre tilsynsoppgaver som kontroll og veiledning.

Kontroll vil for eksempel skje ved sjekk av innrapporterte data, eller ved å dra ut og sjekke en faktisk situasjon dersom det er mistanke om at det er kvotepliktige utslipp ved et anlegg som det ikke innleveres kvoter for. Veiledning til de aktørene som omfattes av loven og til verifikatører vil også være aktuelt.

Bestemmelsen er generelt utformet og vil dekke alle plikter under klimakvoteloven, herunder plikter knyttet til overvåking og rapportering av kvotepliktige utslipp og tildelingsdata, oppfyllelse av kvoteplikten og øvrige plikter som påhviler aktørene etter registerregelverket. Under klimakvotereguleringen er det omfattende krav til tredjepartsverifikasjon. Ut fra type krav og faktisk situasjon vil det derfor kunne variere hvor stort behovet for tilsyn er. Det foreslås derfor ikke en ordlyd som pålegger klimakvotemyndigheten en plikt til å føre tilsyn med alle typer krav i regelverket. Her må klimakvotemyndigheten i praksis foreta en prioritering av kontrollarbeidet og avgjøre selv på hvilke områder det skal føres tilsyn.

Dagens § 16 om internkontroll blir ny § 16 d.

#### Til ny § 16 a

Ny § 16 a er tidligere § 6 som gir hjemmel for myndighetene å kreve opplysninger og pålegge undersøkelser. Innholdet i bestemmelsen er i liten grad foreslått endret, men «den kvotepliktige» erstattes med «operatør» i første og fjerde ledd, se 3.1.4. Videre erstattes «forurensningsmyndighetene» med «klimakvotemyndigheten» gjennomgående i bestemmelsen, se 3.1.7. I tillegg gjøres enkelte lovtekniske endringer. Blant annet at nåværende § 6 annet ledd første punktum og siste punktum flyttes opp og integreres i § 16 a første ledd første og siste punktum.

I andre ledd foreslås det å ta inn en utvidelse av kretsen det kan kreves opplysninger fra. Endringen skyldes at det for maritim transportaktivitet i større grad vil oppstå situasjoner hvor det er andre enn operatøren som sitter på relevant informasjon. Det foreslås derfor å ta inn et nytt andre ledd første punktum, om at når særlige grunner tilsier det kan opplysninger kreves av enhver som utfører arbeid innenfor de aktivitetene som er omfattet av loven. Forslaget tilsvarende langt på vei forurensningslovens § 49 første ledd annet punktum. Dagens annet punktum i andre ledd blir nytt tredje punktum.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

#### *Til ny § 16 b*

Det foreslås en regel om rett til granskning i ny § 16 b. Regelen tilsvare langt på vei innholdet i forurensningsloven § 50, med noen tilpasninger i ordlyden for at den skal være treffende for de sektorene som er omfattet av klimakvoteloven. Bestemmelsen må sees i sammenheng med forvaltningsloven § 15, som gir regler for fremgangsmåten ved granskning. Forslag til ny § 16 b vil på noen områder gi utfyllende regler i forhold til forvaltningslovens § 15.

Første ledd fastslår grensene for hvor klimakvotemyndigheten skal ha uhindret adgang. I tillegg til tilgang til eiendom der det er eller kan være aktiviteter omfattet av denne loven, er det presisert at klimakvotemyndigheten skal ha uhindret adgang til operatørens forretningslokaler. Med eiendom menes både løsøre gjenstander og fast eiendom. For luftfartsaktiviteter og maritim transportaktivitet vil den med operatøransvar etter loven som regel befinne seg på et annet sted enn der aktiviteten skjer. I praksis antas det at det vil være mest relevant å føre tilsyn ved operatørens hovedkontor. Bestemmelsen er imidlertid vidt utformet slik at den vil gi klimakvotemyndigheten tilgang til alle de steder der det er relevant å gjennomføre et stedlig tilsyn, fra for eksempel kontorlokalene til skipsoperatør til det enkelte skip med maritim transportaktivitet omfattet av loven. Med begrepet «uhindret» er det understreket at den som blir kontrollert ikke kan sette noe vilkår for at inspeksjonen kan gjennomføres. Det ligger imidlertid et generelt vilkår om at inspeksjonen må være nødvendig for gjøremål etter loven.

Andre ledd første punktum fastslår at klimakvotemyndigheten kan ta nødvendig prøvetaking av kilder til rapporteringspliktige utslipp og føre kontroll med måleinstrumenter og annet relevant utstyr. Bestemmelsen er foreslått for å tydeliggjøre og presisere klimakvotemyndighetens muligheter under stedlig tilsyn. Krav til nøyaktighet i måling av utslipp er et bærende prinsipp bak reglene for måling og rapportering under klimakvotereguleringen. For tilsynsmyndigheten vil det derfor være praktisk å ta prøver eller kontrollere måleutstyr når det gjennomføres stedlig tilsyn. Vi har ved utformingen av bestemmelsen sett hen til produktkontrollloven § 8 tredje ledd som har en tilsvarende bestemmelse. I andre ledd annet punktum fremgår det at klimakvotemyndigheten kan kreve å få lagt fram og få granske dokumenter og annet materiale som kan ha betydning for dens gjøremål etter loven.

I tredje ledd fastslås det at ved stedlig tilsyn skal klimakvotemyndigheten først ta kontakt med representanter for ledelsen i virksomheten som drifter aktiviteten. I andre setning er det foreslått å ta inn en regel om at dersom det er noen andre som har ansvaret for å svare kvoter for aktiviteten, så skal den som er ansvarlig for å svare kvoter samtidig få varsel om tilsynet. Bestemmelsen er særlig relevant ved tilsyn overfor luftfarts- og maritim transportaktivitet hvor det stedlige tilsynet kan finne sted på andre enn operatørens eiendom.

Fjerde ledd tilsvare forurensningsloven § 50 fjerde ledd og fastslår at klimakvotemyndigheten som hovedregel skal gi skriftlig rapport til den ansvarlige om resultatet av kontrollen. Den ansvarlige vil i de fleste tilfeller tilsi operatøren etter klimakvoteloven.

Bestemmelsen vil gjelde innenfor rammen av FNs havrettskonvensjon og våre folkerettslige forpliktelser.

#### *Til ny § 16 c*

I ny § 16 c foreslås en regel om bistands- og opplysningsplikt etter modell fra skipssikkerhetsloven §§ 45 og 46.

Første ledd angir i likhet med skipssikkerhetsloven § 45 første ledd en generell plikt for den som klimakvotemyndigheten fører tilsyn med til å yte nødvendig bistand. I tillegg er det tatt inn en presisering av at den det føres tilsyn med har plikt til å yte nødvendige opplysninger. Dette er ment som en tydeliggjøring. Videre er det i første ledd gitt forskriftshjemmel til å fastsette nærmere regler om bistands- og opplysningsplikten.

Andre ledd gir forskriftshjemmel til å pålegge at plikten etter første ledd også skal gjelde overfor utenlandske og internasjonale tilsynsmyndigheter og gi forskrift om nærmere krav til slik bistands- og opplysningsplikt. Dette tilsvare plikten som gjelder for «Rederiet, arbeidsgiveren og skipsføreren» etter skipssikkerhetsloven § 46.

#### *Til ny § 16 d*

Bestemmelsen er flyttet fra tidligere § 16 til ny § 16 d. En bestemmelse om internkontroll hører systematisk inn under det nye tilsynskapitlet. Innholdsmessig er det ikke gjort endringer i bestemmelsen, utover å endre «forurensningsmyndighetene» til «klimakvotemyndigheten» i første ledd, se nærmere om det i 3.1.7.



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

#### Til § 17

«Forurensningsmyndighetene» endres til «klimakvotemyndigheten», se nærmere i 3.1.7. «Den kvotepliktige» endres til «operatøren», se nærmere om det i 3.1.4.

#### Til § 17 a

I ny § 17 a foreslås det en hjemmel for klimakvotemyndigheten til å pålegge retting, se nærmere om det i 3.1.6. Bestemmelsen er generelt utformet og favner etter sin ordlyd alle brudd på regelverket. Bestemmelsen er også generelt utformet med hensyn til hvem pålegg kan rettes mot. I praksis vil det som regel være operatør som pålegges retting, da det er operatøren de fleste bestemmelsene i loven retter seg mot.

#### Til § 18

Det foreslås å utvide klimakvotemyndighetens adgang til å ilegge tvangsmulkt til alle bestemmelsene i loven og vedtak truffet i medhold av loven. Det foreslås samtidig at det gis adgang til å fastsette engangsmulkt og ikke bare løpende mulkt slik som i dag. Se nærmere om utvidelse av klimakvotelovens håndheving og sanksjonshjemler i 3.1.6.

Tvangsmulkt skal kunne ilegges operatøren etter §§ 3 og § 3 a. Det er foreslått å vise til § 3 i stedet for § 4 slik bestemmelsen lyder, fordi § 4 kun gjelder for de som er ansvarlig for oppgjør av kvoter. Tvangsmulkt skal kunne ilegges alle som har misligholdt bestemmelser i loven eller vedtak i medhold av loven, uavhengig av om de har en plikt til å svare kvoter for sine utslipp.

«Forurensningsmyndighetene» endres til «klimakvotemyndigheten», se nærmere i 3.1.7. «Den kvotepliktige» endres til «operatøren», se nærmere i 3.1.4.

#### Til § 19

«Forurensningsmyndighetene» endres til «klimakvotemyndigheten», se nærmere i 3.1.7. «Den kvotepliktige» endres til «operatøren», se nærmere i 3.1.4.

#### Til § 20

§ 20 er i dag en tom bestemmelse som var tiltenkt å hjemle innføring av driftsforbud for luftfartøyoperatører som administreres av Norge. I mangel av EU-regelverk på området er det per i dag lite sannsynlig at noe slikt forbud vil bli iverksatt.

Departementet foreslår derfor å benytte § 20 til å regulere tvangstiltak overfor maritim transportaktivitet.

Bestemmelsen skal gjennomføre klimakvotedirektivet artikkel 16 nr. 11 a og MRV-forordningen artikkel 20 tredje ledd.

I første ledd gis klimakvotemyndigheten kompetanse til å treffe ulike enkeltvedtak overfor skip dersom gitte betingelser er oppfylt. I bokstav a gis klimakvotemyndigheten kompetanse til å bortvise utenlandske skip under skipsoperatørens ansvar fra norsk havn. I bokstav b gis klimakvotemyndigheten kompetanse til å tilbakeholde norske skip under skipsoperatørens ansvar i norsk havn. I bokstav c gis klimakvotemyndigheten kompetanse til å nekte utenlandsk skip under skipsoperatørens ansvar adgang til norsk havn.

En forutsetning for å benytte seg av kompetansen er at betingelsene i første ledd første setning er oppfylt: Forvaltningstiltak overfor skip er aktuelt om skipsoperatøren ansvarlig for skipet i de to foregående rapporteringsperiodene har misligholdt sin plikt til å overføre kvoter etter § 12 eller rapportere etter § 14, og andre tiltak er forsøkt først uten virkning. Slike tiltak kan for eksempel være suspensjon av retten til å overføre kvoter, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.

Andre ledd angir at vedtak etter første ledd gjelder fram til skipsoperatøren har overholdt sine forpliktelser etter §§ 12 og 14.

I tredje ledd fastsettes kompetansen til å i forskrift gi nærmere bestemmelser om tvangstiltak overfor skip.

Bestemmelsen vil gjelde innenfor de grenser som følger av internasjonale regler for skip i nød, og innenfor rammen av FNs havrettskonvensjon og våre folkerettslige forpliktelser.

Se ellers omtalen av bestemmelsen i 3.1.6.

#### Til ny § 21 a

Det foreslås en ny § 21 a om myndigheten som plasseres først i kapittel 6 om avsluttende bestemmelser. Bestemmelsen er laget etter modell av forurensningsloven § 81 og skipssikkerhetsloven § 41 tredje ledd.

I første setning fremgår det at det er Kongen som bestemmer hvem som er myndighet etter loven. Den videre delegering av kompetanse etter loven vil skje gjennom delegeringsvedtak.

I andre punktum gis hjemmel for departementet til å i forskrift eller i enkelttilfeller bestemme at private rettssubjekter, utenlandske og internasjonale myndigheter kan utøve tilsyns-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

myndighet etter loven, det vil si oppgaver etter loven knyttet til kontroll med etterlevelse, samt til reaksjoner i forbindelse med lovovertrедelser. Dette så langt det er i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser. Begrepene utenlandske og internasjonale myndigheter er brukt da det er disse begrepene som brukes i skipssikkerhetsloven.

Klima- og miljødepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m. i samsvar med et vedlagt forslag.

---

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## A

### Forslag

## til lov om endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.)

### I

I lov 17. desember 2004 nr. 99 om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

Formålet med denne loven er å begrense utslippene av klimagasser på en kostnadseffektiv måte gjennom å *overvåke og rapportere klimagassutslipp, og å delta i internasjonale systemer for utslippsreduksjoner.*

§ 2 første og andre ledd skal lyde:

Loven *gjelder i riket, unntatt på Svalbard, og på Norges kontinentalsokkel.*

Loven gjelder også for følgende aktiviteter:

- luftfartsaktiviteter innen EØS-området*
- luftfartsaktiviteter til og fra EØS-området*
- øvrige internasjonale luftfartsaktiviteter*
- maritim transportaktivitet innen EØS-området*
- maritim transportaktivitet til og fra EØS-området.*

Ny § 2 a skal lyde:

§ 2 a (*definisjoner*)

Med anleggsoperatør menes den som drifter eller kontrollerer et anlegg med aktiviteter som nevnt i forskrift gitt i medhold av § 3, eller den som etter norsk rett har avgjørende økonomisk innflytelse på den tekniske driften av anlegget.

Med luftfartøyoperatør menes den som drifter et luftfartøy hvor det utføres luftfartsaktiviteter som nevnt i forskrift gitt i medhold av §§ 3 eller 3 a, eller eieren av luftfartøyet hvis den som drifter fartøyet er ukjent eller ikke identifisert av eieren.

Med skipsoperatør menes eier av skip med aktivitet som nevnt i forskrift gitt i medhold av §§ 3 eller 3 a, eller enhver annen organisasjon eller person som har overtatt ansvaret for den tekniske driften av skipet fra eieren, og som er opplyst å være driftsansvarlig i skipets sikkerhets-

styringssertifikat, jf. skipssikkerhetsloven § 7 tredje ledd bokstav b.

Med operatør menes anleggsoperatør, luftfartøyoperatør og skipsoperatør.

§ 3 skal lyde:

§ 3 (*aktiviteter og utslipp som omfattes av EUs klimakvotesystem*)

Loven gjelder *aktiviteter i anlegg, luftfart og maritim transport som er omfattet av EUs klimakvotesystem.* Kongen kan *gi forskrift om hvilke aktiviteter, utslipp av klimagasser og aktører som helt eller delvis er omfattet av loven.*

Kongen kan *gi forskrift om*

- at utslipp av klimagasser fra produksjonsenheter med kapasitet under en fastsatt grense skal være unntatt fra loven
- at flere produksjonsenheter som ligger på samme sted og står i nær driftsmessig sammenheng, eller som ikke ligger på samme sted, men som står i nær driftsmessig og fysisk sammenheng, skal vurderes under ett ved beregningen av kapasiteten
- at visse transportaktiviteter, som transportaktiviteter som ikke overstiger visse aktivitets- eller utslippsgrenser, skal være unntatt fra loven.

Kongen kan *gi forskrift om hvilke luftfartøyoperatører og skipsoperatører som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter.*

§ 3 a skal lyde:

§ 3 a (*utslipp fra luftfartsaktiviteter og maritim transportaktivitet som ikke er omfattet av EUs klimakvotesystem*)

Kongen kan *gi forskrift om overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser fra internasjonale luftfartsaktiviteter som ikke er omfattet av kvoteplikt etter § 4, blant annet om klimakvotemyndighetens saksbehandling og kontroll, samt krav til tredjepartsverifikasjon.*

Kongen kan *gi forskrift om kompensasjon for økte utslipp av klimagasser fra internasjonale luft-*

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

fartsaktiviteter som ikke er omfattet av kvoteplikt etter § 4.

*Kongen kan gi forskrift om overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser fra maritime transportaktiviteter som ikke er omfattet av kvoteplikt etter § 4, blant annet om godkjenning av overvåkingsplan, saksbehandling og kontroll med utslippsrapport, krav til tredjepartsverifikasjon og om hvilke skipsoperatører som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter.*

*For aktiviteter som omfattes av denne paragrafen, gjelder i tillegg bestemmelsene i kapittel 4 A og § 18.*

Kongen kan gi forskrift om gebyrer for saksbehandling og kontroll utført av klimakvotemyndigheten etter forskrifter gitt i medhold av denne paragrafen.

§ 4 skal lyde:

§ 4 (kvoteplikt)

*Operatører med ansvar for kvotepliktige utslipp fra aktiviteter som nevnt i forskrift gitt i medhold av § 3, må innlevere kvoter tilsvarende sine kvotepliktige utslipp i samsvar med bestemmelsene i § 12. Antallet kvoter som skal innleveres, skal tilsvare utslippstallet for det foregående rapporteringsåret. Kongen kan gi forskrift om omfanget av kvoteplikten.*

Ny § 4 a skal lyde:

§ 4 a (tillatelse og krav til godkjent overvåkingsplan)

For anlegg som omfattes av forurensningsloven, kreves tillatelse etter forurensningsloven § 11. For luftfartøyoperatører og skipsoperatører som har kvotepliktige utslipp, kreves en plan for overvåking av utslipps- og aktivitetsdata som er godkjent av klimakvotemyndigheten.

§ 5 første ledd skal lyde:

*Kongen kan gi forskrift om søknader om tillatelse til kvotepliktige utslipp etter forurensningsloven § 11 annet ledd og om søknader om tildeling av vederlagsfrie kvoter. Klimakvotemyndigheten kan i det enkelte tilfellet fastsette hvilke opplysninger eller undersøkelser søkeren må sørge for.*

§ 5 annet ledd første punktum skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om saksbehandlingsregler til utfylling av reglene i tjensteloven for søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter og for kontroll av rapporterte klimagassutslipp etter § 15, blant annet om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse.

§§ 6 til 8 skal lyde:

§ 6 (ansvar for kostnader fra kvoteplikt for maritim transportaktivitet)

Dersom en annen enn skipsoperatøren etter kontrakt er gitt bestemmende innflytelse over beslutninger som påvirker skipets kvotepliktige utslipp, har skipsoperatøren rett til å kreve tilbakebetalt kostnadene med oppfyllelsen av kvoteplikten fra denne.

§ 7 (gebyr og omkostninger)

Kongen kan gi forskrift om betaling av gebyr for opprettelse og drift av konto, vedtak om tildeling av kvoter, utstedelse av kvoter, kontrolltiltak som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt, og for godkjenning av overvåkingsplaner. Slikt gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Kongen kan gi forskrift om at omkostninger i forbindelse med klimakvotemyndighetens kontroll med utslippsrapport og rapport med tildelingsdata skal dekkes av operatøren.

§ 8 (meldeplikt)

Kongen kan gi forskrift om at operatører har plikt til å gi melding til klimakvotemyndigheten om planlagte endringer i drift, eierskap og aktivitet og informasjon om gjennomføring av slike endringer.

§ 10 skal lyde:

§ 10 (tildeling av kvoter vederlagsfritt)

Kongen kan gi forskrift om tildeling av vederlagsfrie kvoter, herunder bestemmelser om omgjøring av vedtak om tildeling på bakgrunn av våre folkerettslige forpliktelser eller på bakgrunn av endringer i aktivitetsnivå eller drift som har innvirkning på grunnlaget for tildelingen.

§ 11 annet ledd annet punktum skal lyde:

*Kongen kan gi forskrift om utformingen og driften av registeret. Dette omfatter bestemmelser som innskrenker adgangen til å overføre kvoter, dersom dette er nødvendig i henhold til Norges folkerettslige forpliktelser.*

§ 12 første ledd skal lyde:

*En operatør med ansvar for kvotepliktige utslipp skal innen 30. september hvert år overføre et antall kvoter som svarer til kvoteplikten etter § 4, til en nærmere angitt oppgjørskonto i registeret.*

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

§ 12 tredje ledd første punktum skal lyde:  
Dersom den kvotepliktige ikke innen fristen etter første ledd har satt inn et tilstrekkelig antall kvoter på oppgjørskontoen, skal den kvotepliktige innen 1. oktober året etter at *oppgjøret skulle* ha funnet sted, plassere kvoter på den angitte oppgjørskontoen svarende til underskuddet fra det tidligere året.

Kapittel 4 kapitteloverskriften skal lyde:

#### **Kapittel 4. Overvåking og rapportering av utslipp**

§ 14 skal lyde:

§ 14 (*overvåking og utslippsrapportering*)

*Operatøren* skal hvert år innen en frist fastsatt av *klimakvotemyndigheten* rapportere foregående års utslipp av klimagasser til *klimakvotemyndigheten*.

Kongen kan gi forskrift om eller treffe enkeltvedtak om overvåking og rapportering, blant annet om hva som skal rapporteres, og hvordan utslippene skal beregnes eller måles.

§ 15 skal lyde:

§ 15 (*klimakvotemyndighetens kontroll av utslippsrapporter*)

*Klimakvotemyndigheten* skal kontrollere rapportering av klimagassutslipp etter § 14. Kongen kan gi forskrift om *klimakvotemyndighetens kontroll og saksbehandling av utslippsrapportene*.

Kongen kan gi forskrift eller treffe enkeltvedtak om at *operatørens utslippsrapportering* skal verifiseres av en uavhengig tredjepart før innlevering. Kongen kan gi forskrift om krav til og akkreditering av verifikasjonsinstans, herunder om utarbeidelsen og innholdet av verifikasjonserklæringer.

Nytt kapittel 4 A med §§ 16 til 16 d skal lyde:

#### **Kapittel 4 A. Tilsyn**

§ 16 (*klimakvotemyndighetens tilsynsoppgaver*)

*Klimakvotemyndigheten* skal føre tilsyn med at loven og vedtak gjort i medhold av loven blir fulgt, og gjennom kontroll og veiledning arbeide for å fremme formålet med loven.

§ 16 a (*opplysninger og undersøkelser*)

*Klimakvotemyndigheten* kan gi forskrift eller pålegg om at operatører eller offentlige myndigheter uten hinder av taushetsplikt skal gi *klimakvotemyndigheten* eller andre offentlige organer nødvendige opplysninger for gjennomføring av

gjøremål etter loven her. *Klimakvotemyndigheten* kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis.

Når særlige grunner tilsier det, kan *klimakvotemyndigheten* gi forskrift eller pålegg om at opplysninger som nevnt i første ledd også skal gis av andre som utfører tjeneste eller arbeid innenfor de aktivitetene som omfattes av loven. *Klimakvotemyndigheten* kan pålegge operatører å sørge for eller bekoste undersøkelser eller lignende tiltak som med rimelighet kan kreves for å slå fast om krav til beregning eller måling, overvåking eller rapportering av utslipp eller tildelingsdata er overholdt.

§ 16 b (*rett til gransking*)

*Klimakvotemyndigheten* skal ha uhindret adgang til eiendom der det foregår eller kan foregå aktiviteter som omfattes av loven her. *Myndigheten* skal også ha tilgang til operatørens forretningslokaler når det er nødvendig for *gjøremål* etter loven her.

*Klimakvotemyndigheten* kan foreta nødvendig prøvetaking av kilder til rapporteringspliktige utslipp og kontroll med blant annet måleinstrumenter og utstyr som er regulert i medhold av loven her.

*Klimakvotemyndigheten* kan kreve å få lagt fram og granske dokumenter og annet materiale som kan ha betydning for *myndighetens* *gjøremål* etter loven her.

Ved stedlig tilsyn skal *klimakvotemyndigheten* først ta kontakt med representanter for ledelsen i virksomheten som drifter aktiviteten. Dersom noen andre har ansvaret for å svare kvoter for denne aktiviteten, skal denne samtidig få varsel om tilsynet.

Med mindre tungtveiende hensyn tilsier noe annet, skal *klimakvotemyndigheten* gi skriftlig rapport til virksomheten om resultatet av kontrollen.

§ 16 c (*bistands- og opplysningsplikt*)

Under *klimakvotemyndighetens* utøvelse av tilsynet skal den det føres tilsyn med, gi nødvendig bistand og opplysninger. Kongen kan gi forskrift om nærmere krav til *bistands- og opplysningsplikten*.

Kongen kan gi forskrift om at *bistands- og opplysningsplikt* som nevnt i første ledd også skal gjelde overfor utenlandske og internasjonale tilsynsmyndigheter og om nærmere krav til slik *bistands- og opplysningsplikt*.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

#### § 16 d (*internkontroll*)

Klimakvotemyndigheten kan gi forskrift om internkontroll og internkontrollsystemer for å sikre at krav fastsatt i eller i medhold av loven her overholdes.

Kapittel 5 kapitteloverskriften skal lyde:

### **Kapittel 5. Forvaltningstiltak og sanksjoner**

§ 17 skal lyde:

#### § 17 (*suspensjon av retten til å overføre kvoter*)

Dersom en operatør ikke innen 1. april det enkelte år har rapportert sine utslipp i henhold til bestemmelsene gitt i eller i medhold av § 14, skal klimakvotemyndigheten suspendere vedkommende fra retten til å overføre kvoter i kvoteregisteret fram til tilfredsstillende rapportering foreligger.

Ny § 17 a skal lyde:

#### § 17 a (*pålegg om retting*)

Dersom en operatør handler i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her eller vedtak fattet med hjemmel i loven, kan klimakvotemyndigheten pålegge operatøren å rette forholdet innen en bestemt frist.

§ 18 skal lyde:

#### § 18 (*tvangsmulkt*)

For å sikre at bestemmelsene i loven her eller vedtak i medhold av loven blir gjennomført, kan klimakvotemyndigheten fatte vedtak om tvangsmulkt til staten. Tvangsmulkten begynner å løpe dersom fristen som klimakvotemyndigheten har fastsatt for å rette forholdet, oversittes. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at det forfaller ved hver overtredelse.

Tvangsmulkten skal ilegges operatøren.

§ 19 første ledd første punktum skal lyde:

Dersom operatøren ikke har overholdt sine forpliktelser etter § 12 første ledd, ilegges klimakvotemyndigheten et overtredelsesgebyr til statskassen.

§ 20 skal lyde:

#### § 20 (*tvangstiltak overfor maritim transportaktivitet*)

Når en skipsoperatør i de foregående to rapporteringsårene ikke har overholdt plikten til å overføre kvoter til oppgjør etter § 12 eller til å rapportere etter § 14, kan klimakvotemyndigheten ved enkeltvedtak

- bortvise utenlandske skip under skipsoperatørens ansvar fra norsk havn.
- tilbakeholde norske skip under skiperoperatørens ansvar i norsk havn.
- nekte utenlandske skip under skipsoperatørens ansvar adgang til norsk havn.

Vedtaket etter første ledd gjelder fram til skipsoperatøren har overholdt sine forpliktelser etter §§ 12 og 14.

Kongen kan gi forskrift om tvangstiltak overfor maritim transportaktivitet.

Ny § 21 a i kapittel 6 skal lyde:

#### § 21 a (*klimakvotemyndigheten*)

Kongen bestemmer hvem som er myndighet etter loven her. Departementet kan bestemme i enkelttilfeller og gi forskrift om at private rettssubjekter, utenlandske og internasjonale myndigheter kan utøve tilsynsmyndighet etter loven.

## II

Loven gjelder fra 1. januar 2024.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## B

### Forslag

# **til vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.**

## I

Stortinget samtykker til deltakelse i EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om innlemmelse i EØS-avtalen av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/957 av 10. mai 2023 om endring av forordning (EU) 2015/757 for å inkludere maritim transport i EUs kvotehandelsystem og for overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra flere skipstyper og Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for klimagassutslipp i EU og beslutning (EU) 2015/1814 om etablering og drift av en markedsstabilitetsreserve for EUs kvotesystem.

---

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## Vedlegg 1

# Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/957 av 10. mai 2023 om endring av forordning (EU) 2015/757 for å inkludere sjøtransportvirksomhet i EUs ordning for handel med utslippskvoter og for å sikre overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra ytterligere typer skip

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>1</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>2</sup>,

etter den ordinære regelverksprosedyren<sup>3</sup> og ut fra følgende betraktninger:

1) Parisavtalen<sup>4</sup>, som ble vedtatt 12. desember 2015 i henhold til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring («FNs klimakonvensjon») (heretter kalt «Parisavtalen»), trådte i kraft 4. november 2016. Partene i Parisavtalen er blitt enige om å holde økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen på godt under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå og å tilstrebe å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C over førindustrielt nivå. Denne forpliktelsen er blitt styrket med vedtakelsen, innenfor rammen av FN's klimakonvensjon, av klimaavtalen fra Glasgow 13. november 2021, der partskonferansen under FN's klimakonvensjon, som tjener som møte for partene i Parisavtalen, anerkjenner at virkningene av klimaendringene vil være langt mindre ved en temperaturøkning på 1,5 °C sammenlignet med 2 °C, og er fast besluttet på

å videreføre innsatsen for å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C.

- 2) Behovet for å holde Parisavtalens mål på 1,5 °C i live er blitt enda mer presserende etter at FN's klimapanel i sin sjette vurderingsrapport konkluderte med at den globale oppvarmingen bare kan begrenses til 1,5 °C dersom det umiddelbart skjer en omfattende og vedvarende reduksjon av de globale utslippene av klimagasser i løpet av dette tiåret.
- 3) Håndtering av klima- og miljørelaterte utfordringer og oppnåelse av målene i Parisavtalen er sentrale elementer i kommisjonsmeldingen av 11. desember 2019 med tittelen «The European Green Deal» (heretter kalt «EUs grønne giv»).
- 4) EUs grønne giv innebærer en kombinasjon av en rekke gjensidig styrkende tiltak og initiativer som har som mål å oppnå klimanøytralitet i Unionen innen 2050, og en ny vekststrategi for å omstille Unionen til et rettferdig og velstående samfunn med en moderne, resurseffektiv og konkurransedyktig økonomi der økonomisk vekst er frikoblet fra ressursbruken. Den har også som mål å verne, bevare og øke Unionens naturkapital og verne borgernes helse og velferd mot miljørelaterte risikoer og virkninger. Denne omstillingen påvirker arbeidstakere i forskjellige sektorer på forskjellige måter. Omstillingen er samtidig forbundet med aspekter knyttet til likestilling mellom kjønnene, og den påvirker også spesielt visse vanskeligstilte og sårbare grupper, for eksempel eldre, personer med funksjonsnedsettelse, personer med en rasemessig eller etnisk minoritetsbakgrunn og personer og husholdninger med lav og middels inntekt. Den innebærer også store utfordringer for visse regioner, særlig strukturelt svakt

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

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

<sup>3</sup> Europaparlamentets holdning av 18. april 2023 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 25. april 2023.

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



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

utviklede regioner, randområder og øyer. Det må derfor sikres at omstillingen er rettferdig og inkluderende, og at ingen blir stående utenfor.

- 5) Nødvendigheten og verdien av at EUs grønne giv settes ut i livet, er blitt enda viktigere i lys av de svært alvorlige virkningene som covid-19-pandemien har hatt for EU-borgernes helse, levekår, arbeidsvilkår og velferd. Disse virkningene har vist at vårt samfunns og vår økonomis motstandsevne mot eksterne sjokk må styrkes, og at det må treffes tiltak på et tidlig stadium for å forebygge eller redusere virkningene av slike eksterne sjokk på en måte som er rettferdig, og som fører til at ingen blir stående utenfor, heller ikke de som risikerer å bli rammet av energifattigdom. EUs borgere gir fortsatt sterkt uttrykk for at dette særlig omfatter klimaendringer.
- 6) I det oppdaterte nasjonalt fastsatte bidraget som ble framlagt for FNs klimakonvensjons sekretariat 17. desember 2020, forpliktet Unionen seg til innen 2030 å redusere Unionens nettoutslipp av klimagasser for hele økonomien med minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990.
- 7) Ved vedtakelsen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119<sup>5</sup> har Unionen i regelverket nedfelt målet om klimanøytralitet i hele økonomien senest i 2050 og målet om å oppnå negative utslipp etter dette. Ved den forordningen fastsettes det også et bindende mål om en reduksjon av Unionens egne netto-utslipp av klimagasser (utslipp etter fratrukk av opptak) med minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990 innen 2030, og at Kommisjonen skal bestrebe seg på å tilpasse alle framtidige utkast til tiltak eller forslag til regelverk, herunder budsjettforslag, til målene i den forordningen, og at dersom det ikke skjer en slik tilpasning, skal årsakene til det angis i konsekvensutredningen som ledsager disse forslagene.
- 8) Alle sektorer i økonomien må bidra til at utslippsreduksjonene fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 oppnås. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF<sup>6</sup> endres derfor for å inkludere sjøtransportvirksomhet i EUs ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser (EU ETS) for å sikre at denne virksom-

heten bidrar med en rimelig andel til Unionens styrkede klimamål og til målene i Parisavtalen. Det er derfor også nødvendig å endre europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/757<sup>7</sup> for å ta hensyn til at sjøtransportvirksomhet inkluderes i EU ETS.

- 9) For å ta hensyn til Unionens styrkede klimamål og målene i Parisavtalen bør virkeområdet for forordning (EU) 2015/757 endres. Et robust system for overvåking, rapportering og verifisering er en forutsetning for markedsbaserte tiltak, effektivitetsstandarder eller andre tiltak, uansett om de anvendes på unionsplan eller globalt. Selv om utslipp av karbondioksid (CO<sub>2</sub>) utgjør den største delen av klimagassutslippene fra sjøtransport, utgjør utslipp av metan (CH<sub>4</sub>) og dinitrogenoksid (N<sub>2</sub>O) en relevant andel av slike utslipp. Det at CH<sub>4</sub>-og N<sub>2</sub>O-utslipp inkluderes i forordning (EU) 2015/757, vil være gunstig for den miljømessige integriteten og fremme god praksis og bør få anvendelse fra 2024. Stykkgodsskip med bruttotonnasje under 5 000, men ikke under 400, står for en betydelig andel av klimagassutslippene fra alle stykkgodsskip. For å øke overvåkings-, rapporterings- og verifiseringssystemets miljøeffektivitet, sikre like konkurransevilkår og redusere risikoen for at kravene omgås, bør stykkgodsskip med bruttotonnasje under 5 000, men ikke under 400, inkluderes i forordning (EU) 2015/757 fra 2025. Offshoreskip står for en relevant andel av klimagassutslippene. Den forordningen bør derfor også få anvendelse på offshoreskip med bruttotonnasje 400 og mer fra 2025. Kommisjonen bør før 31. desember 2024 vurdere om andre typer skip med bruttotonnasje under 5 000, men ikke under 400, bør inkluderes i forordning (EU) 2015/757.
- 10) Forordning (EU) 2015/757 bør endres slik at skipsoperatører pålegges å rapportere aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå, sende slike data til den ansvarlige administrerende myndigheten og sende sine verifiserte overvåkingsplaner til den myndigheten for godkjenning. Ved verifisering på skipsoperatør-

<sup>5</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119 av 30. juni 2021 om fastsettelse av en ramme for å oppnå klimanøytralitet og om endring av forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 («den europeiske klimaforordningen») (EUT L 243 av 9.7.2021, s. 1).

<sup>6</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).

<sup>7</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 av 19.5.2015, s. 55).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

nivå bør kontrolløren ikke verifisere utslippsrapportene på skipsnivå eller rapportene på skipsnivå som skal sendes inn dersom det skjer et skifte av skipsoperatør, ettersom disse rapportene på skipsnivå allerede vil være verifisert. For å sikre en konsekvent forvaltning og håndheving bør enheten med ansvar for å overholde forordning (EU) 2015/757 være den samme som enheten med ansvar for å overholde direktiv 2003/87/EF.

11) For å sikre at EU ETS fungerer effektivt på administrativt plan, og for å ta hensyn til at CH<sub>4</sub>- og N<sub>2</sub>O-utslipp og klimagassutslipp fra offshoreskip inkluderes i virkeområdet for forordning (EU) 2015/757, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen når det gjelder overvåkingsmetoder og -regler og rapporteringsregler for utslipp som omfattes av forordning (EU) 2015/757, samt for all annen relevant informasjon fastsatt i den forordningen, reglene for de ansvarlige administrerende myndighetenes godkjenning av overvåkingsplaner og endringer av disse, reglene for overvåking, rapportering og innsending av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå og reglene for verifisering av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå og for utstedelse av verifiseringsrapporter for aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming<sup>8</sup>. For å sikre lik deltakelse i forberedelsen av delegerede rettsakter er det også viktig at Europaparlamentet og Rådet mottar alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og at deres sakkyndige gis systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som omhandler forberedelsen av delegerede rettsakter.

12) Ettersom målene for denne forordningen, som er å fastsette reglene for overvåking, rapportering og verifisering som er nødvendige for å utvide EU ETS til også å omfatte sjøtransportvirksomhet, og for å sikre overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra ytterligere typer skip, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av

medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakenes omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

13) Forordning (EU) 2015/757 bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

*Artikkel 1*

### **Endring av forordning (EU) 2015/757**

I forordning (EU) 2015/757 gjøres følgende endringer:

1) Tittelen skal lyde:

«Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og verifisering av klimagassutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF».

2) I hele forordningen, unntatt i artikkel 2, artikkel 5 nr. 2, artikkel 21 nr. 5 samt vedlegg I og II, erstattes termen «CO<sub>2</sub>» med termen «klimagass» og eventuelle nødvendige grammatiske endringer gjøres.

3) Artikkel 1 skal lyde:

«*Artikkel 1*

#### **Formål**

I denne forordningen fastsettes det regler for nøyaktig overvåking, rapportering og verifisering av klimagassutslipp og av andre relevante opplysninger fra skip som ankommer, oppholder seg i eller forlater havner underlagt en medlemsstats jurisdiksjon, med henblikk på å fremme reduksjon av klimagassutslipp fra sjøtransport på en kostnadseffektiv måte.

4) I artikkel 2 skal nr. 1 lyde:

«1. Denne forordningen får anvendelse på skip med bruttotonnasje 5 000 eller mer med hensyn til klimagassutslipp under skipenes reiser med henblikk på transport av gods eller passasjerer for kommersielle formål fra slike skips siste anløpshavn til en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og fra en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon til neste anløpshavn samt i anløpshavner underlagt en medlemsstats jurisdiksjon.

1a. Fra 1. januar 2025 får denne forordningen også anvendelse på stykkgodsskip med bruttotonnasje under 5 000, men ikke

<sup>8</sup> EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- under 400, med hensyn til klimagassutslipp under skipenes reiser med henblikk på transport av gods for kommersielle formål fra siste anløpshavn til en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon til neste anløpshavn samt i anløpshavner underlagt en medlemsstats jurisdiksjon, og på offshoreskip med bruttotonnasje under 5 000, men ikke under 400, med hensyn til klimagassutslipp under skipenes reise fra siste anløpshavn til en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og fra en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon til neste anløpshavn samt i anløpshavner underlagt en medlemsstats jurisdiksjon.
- 1b. Fra 1. januar 2025 får denne forordningen anvendelse på offshoreskip med bruttotonnasje 5 000 eller mer med hensyn til klimagassutslipp under skipenes reiser fra siste anløpshavn til en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og fra en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon til neste anløpshavn samt i anløpshavner underlagt en medlemsstats jurisdiksjon.
- 1c. Klimagassene som omfattes av denne forordningen, er
- karbondioksid (CO<sub>2</sub>),
  - med hensyn til utslipp som slippes ut fra og med 2024, metan (CH<sub>4</sub>), og
  - med hensyn til utslipp som slippes ut fra og med 2024, dinitrogenoksid (N<sub>2</sub>O).
- Når det i denne forordningen henvises til samlede aggregerte utslipp av klimagasser eller samlede aggregerte klimagassutslipp, skal dette forstås som en henvisning til de samlede aggregerte mengdene av hver gass separat.»
- 5) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:
- Bokstav a)–d) skal lyde:
    - «a) «klimagassutslipp» utslipp av klimagassene som omfattes av denne forordningen i samsvar med artikkel 2 nr. 1c første ledd, fra skip,
    - «anløpshavn» en havn som definert i artikkel 3 bokstav z) i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF<sup>9</sup>,
  - «reise» enhver forflytning av et skip som påbegynnes eller avsluttes i en anløpshavn,
  - «skipsoperatør» skipsoperatøren som definert i artikkel 3 bokstav w) i direktiv 2003/87/EF,
- b) Bokstav m) skal lyde:
- «m) «rapporteringsperiode» perioden fra 1. januar til 31. desember i et gitt år. For reiser som påbegynnes og avsluttes i to ulike år, skal dataene føres i det første året,»
- c) Nye bokstaver skal lyde:
- «p) «ansvarlig administrerende myndighet» den administrerende myndigheten for en skipsoperatør som omhandlet i artikkel 3gf i direktiv 2003/87/EF,
  - «q) «aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå» summen av utslipp av klimagassene som omfattes av direktiv 2003/87/EF i forbindelse med sjøtransportvirksomhet i samsvar med vedlegg I til det direktivet, og som skal rapporteres av en skipsoperatør i henhold til det direktivet, for alle skip som det har hatt ansvar for i rapporteringsperioden.»
- 6) I artikkel 4 skal nytt nummer lyde:
- «8. Skipsoperatørene skal rapportere de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå for skipene de har ansvar for i en rapporteringsperiode i henhold til artikkel 11a.»
- 7) I artikkel 5 skal nr. 2 lyde:
- «2. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 i denne forordningen med henblikk på å endre vedlegg I og II til denne forordningen for å ta hensyn til inkluderingen av CH<sub>4</sub>- og N<sub>2</sub>O-utslipp og av klimagassutslipp fra offshoreskip i denne forordningens virkeområde og endringer av direktiv 2003/87/EF, samt for å tilpasse disse vedleggene til gjennomføringsrettsaktene vedtatt i henhold til artikkel 14 nr. 1 i det direktivet til relevante internasjonale regler og internasjonale og europeiske standarder. Kommisjonen gis også myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 i denne forordningen med henblikk på å endre vedlegg I og II til denne forordningen for å forbedre elementene i overvåkingsmetodene som angis der, i lys av den teknologiske og vitenskapelige utviklingen og for å sikre at EUs ordning for handel med utslippskvoter (EU ETS) opprettet i henhold til direktiv 2003/87/EF fungerer på en effektiv måte.

<sup>9</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Kommisjonen skal senest 1. oktober 2023 vedta de delegerte rettsaktene for å ta hensyn til inkluderingen av CH<sub>4</sub>- og N<sub>2</sub>O-utslipp og av klimagassutslipp fra offshore-skip i denne forordningens virkeområde, som nevnt i første ledd i dette nummeret. Metodene for å overvåke CH<sub>4</sub>- og N<sub>2</sub>O-utslipp skal bygge på de samme prinsippene som metodene for å overvåke CO<sub>2</sub>-utslipp som er fastsatt i vedlegg I til denne forordningen, med de nødvendige justeringene for å gjenspeile de relevante klimagassenes art. Metodene fastsatt i vedlegg I til denne forordningen og reglene fastsatt i vedlegg II til denne forordningen skal, dersom det er relevant, tilpasses metodene og reglene fastsatt i en europaparlaments- og rådsforordning om bruken av fornybart drivstoff og lavutslippsdrivstoff ved sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF.»

- 8) I artikkel 6 gjøres følgende endringer:
- a) I nr. 3 skal bokstav b) lyde:
    - «b) skipsoperatørens navn og adresse, telefonnummer og e-postadresse til en kontaktperson og det unike IMO-identifikasjonsnummeret for skipsoperatøren og den registrerte eieren,»
  - b) Nr. 5 skal lyde:
    - «5. Skipsoperatørene skal bruke standardiserte overvåkingsplaner basert på maler, og de skal sende inn disse planene ved hjelp av automatiserte systemer og datautvekslingsformater. Disse malene, herunder de tekniske reglene for ensartet bruk av dem og de tekniske reglene for automatisk innsending, skal fastsettes av Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 24 nr. 2.»
  - c) Nye numre skal lyde:
    - «6. Senest 1. april 2024 skal skipsoperatørene for hvert av sine skip som omfattes av denne forordningens virkeområde, sende inn en overvåkingsplan til den ansvarlige administrerende myndigheten som kontrolløren har vurdert er i samsvar med denne forordningen, og som gjenspeiler inkluderingen av CH<sub>4</sub>- og N<sub>2</sub>O-utslipp i denne forordningens virkeområde.
  7. Uten hensyn til nr. 6 skal skipsoperatørene for skipene som omfattes av denne forordningens virkeområde for første

gang etter 1. januar 2024, sende inn en overvåkingsplan i samsvar med kravene i denne forordningen til den ansvarlige administrerende myndigheten uten unødig opphold og senest tre måneder etter hvert skips første anløp i en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon.

8. Senest 6. juni 2025 skal de ansvarlige administrerende myndighetene godkjenne overvåkingsplanene som skipsoperatørene har sendt inn i samsvar med reglene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt av Kommisjonen i henhold til tredje ledd i dette nummeret. For skip som omfattes av virkeområdet for direktiv 2003/87/EF for første gang etter 1. januar 2024, skal den ansvarlige administrerende myndigheten godkjenne den innsendte overvåkingsplanen senest fire måneder etter skipets første anløp i en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon i samsvar med reglene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt av Kommisjonen i henhold til tredje ledd i dette nummeret.

Senest 1. oktober 2023 skal Kommisjonen vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å endre artikkel 6–10 når det gjelder reglene for overvåkingsplaner i disse artiklene for å ta hensyn til inkluderingen av CH<sub>4</sub>- og N<sub>2</sub>O-utslipp samt klimagassutslipp fra offshore-skip i denne forordningens virkeområde.

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å utfylle denne forordningen når det gjelder regler for ansvarlige administrerende myndigheters godkjenning av overvåkingsplaner.»

- 9) I artikkel 7 gjøres følgende endringer:
  - a) Nr. 4 skal lyde:
    - «4. Endringer av overvåkingsplanen i henhold til nr. 2 bokstav b), c) og d) i denne artikkelen skal vurderes av kontrolløren i samsvar med artikkel 13 nr. 1. Etter vurderingen skal kontrolløren underrette skipsoperatøren om hvorvidt disse endringene oppfyller kravene. Skipsoperatøren skal sende inn sin endrede overvåkingsplan til den ansvarlige administrerende myndigheten så snart den har mottatt en melding fra

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

kontrolløren om at overvåkingsplanen oppfyller kravene.»

b) Nytt nummer skal lyde:

«5. Den ansvarlige administrerende myndigheten skal godkjenne endringer av overvåkingsplanen i henhold til nr. 2 bokstav a)–d) i samsvar med reglene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt av Kommisjonen i henhold til andre ledd i dette nummeret.

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å utfylle denne forordningen når det gjelder regler for ansvarlige administrerende myndigheters godkjenning av endringer av overvåkingsplanene.»

10) I artikkel 10 første ledd skal ny bokstav lyde:

«k) de samlede aggregerte utslippene av klimagasser som omfattes av direktiv 2003/87/EF i forbindelse med sjøtransportvirksomhet i samsvar med vedlegg I til det direktivet, og som skal rapporteres i henhold til det direktivet, sammen med informasjonen som er nødvendig for å begrunne anvendelsen av eventuelle relevante unntak fra artikkel 12 nr. 3 i det direktivet som fastsatt i direktivets artikkel 12 nr. 3-e-3-b.»

11) I artikkel 11 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal nytt ledd lyde:

«Fra 2025 skal skipsoperatørene senest 31. mars hvert år for hvert skip de har ansvar for, til den ansvarlige administrerende myndigheten, til myndighetene i de relevante flaggstatene for skip som seiler under en medlemsstats flagg, og til Kommisjonen sende inn en utslippsrapport for hele rapporteringsperioden for det foregående året som er blitt verifisert og funnet tilfredsstillende av en kontrollør i samsvar med artikkel 13. Den ansvarlige administrerende myndigheten kan kreve at skipsoperatørene sender inn sine utslippsrapporter før 31. mars, men ikke tidligere enn 28. februar.»

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Ved skifte av skipsoperatør skal den forrige skipsoperatøren så tett som praktisk mulig opp til dagen da skiftet skjer, og senest tre måneder deretter, til den ansvarlige administrerende myndigheten, til myndighetene i de relevante flaggstatene for skip som seiler under en medlemsstats flagg, til den nye skipsoperatøren og til Kommisjonen sende

en verifisert rapport med de samme elementene som utslippsrapporten nevnt i nr. 1, men som er begrenset til perioden som svarer til virksomheten som er utført under dens ansvar.»

c) Nytt nummer skal lyde:

«4. Senest 1. oktober 2023 skal Kommisjonen vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å endre artikkel 11, 11a og 12 når det gjelder reglene for rapportering, for å ta hensyn til inkluderingen av CH<sub>4</sub>- og N<sub>2</sub>O-utslipp samt klimagassutslipp fra offshoreskip i denne forordningens virkeområde.»

12) Ny artikkel skal lyde:

«*Artikkel 11a*

**Rapportering og innsending av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå**

1. Skipsoperatørene skal fastsette de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå i en rapporteringsperiode på grunnlag av dataene i utslippsrapporten og rapporten nevnt i artikkel 11 nr. 2 for hvert skip som de hadde ansvar for i rapporteringsperioden, i samsvar med reglene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til nr. 4 i denne artikkelen.

2. Fra 2025 skal skipsoperatørene senest 31. mars hvert år til den ansvarlige administrerende myndigheten sende de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå som omfatter utslippene i rapporteringsperioden for det foregående året som skal rapporteres i henhold til direktiv 2003/87/EF i forbindelse med sjøtransportvirksomhet, i samsvar med reglene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til nr. 4 i denne artikkelen, og som er blitt verifisert i samsvar med kapittel III i denne forordningen.

3. Den ansvarlige administrerende myndigheten kan kreve at skipsoperatørene sender inn de verifiserte aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå nevnt i nr. 2 før 31. mars, men ikke tidligere enn 28. februar.

4. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å utfylle denne forordningen med reglene for overvåking og rapportering av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå og innsending av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå til den ansvarlige administrerende myndighetene.»

13) I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

«Format for utslippsrapporten og rapportering av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå»

b) Nr. 1 skal lyde:

«1. Utslippsrapporten og rapporteringen av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå skal sendes inn ved hjelp av automatiserte systemer og datautvekslingsformater, herunder elektroniske maler.»

14) I artikkel 13 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Kontrolløren skal vurdere om utslippsrapporten og rapporten nevnt i artikkel 11 nr. 2 oppfyller kravene fastsatt i artikkel 8–12 og vedlegg I og II.»

b) Nye numre skal lyde:

«5. Kontrolløren skal vurdere om de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå oppfyller kravene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til nr. 6.

Dersom kontrolløren med rimelig sikkerhet konkluderer med at de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå ikke inneholder vesentlige feilopplysninger, skal vedkommende utstede en kontrollrapport der det framgår at de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå er blitt verifisert og funnet tilfredsstillende i samsvar med reglene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til nr. 6.

6. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å utfylle denne forordningen med reglene for verifisering av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå, herunder kontrollmetodene og framgangsmåten, og utstedelse av en kontrollrapport.»

15) I artikkel 14 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 skal bokstav d) lyde:

«d) beregningene som ligger til grunn for å bestemme de samlede klimagassutslippene og de samlede aggregerte utslippene av klimagasser som omfattes av direktiv 2003/87/EF i forbindelse med sjøtransportvirksomhet i samsvar med vedlegg I til det direktivet, og som skal rapporteres i henhold til det direktivet,»

b) Nytt nummer skal lyde:

«4. Ved vurderingen av de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå

skal kontrolløren vurdere om de rapporterte dataene er fullstendige og i samsvar med opplysningene som er gitt av skipsoperatøren, herunder dens verifiserte utslippsrapporter og rapportene nevnt i artikkel 11 nr. 2.»

16) I artikkel 15 skal nytt nummer lyde:

«6. Når det gjelder verifiseringen av aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå, skal kontrolløren og skipsoperatøren overholde verifiseringsreglene fastsatt i de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til artikkel 13 nr. 6. Kontrolløren skal ikke verifisere utslippsrapporten og rapporten nevnt i artikkel 11 nr. 2 for hvert skip som skipsoperatøren har ansvar for.»

17) I artikkel 16 skal nr. 1 lyde:

«1. Kontrollører som vurderer overvåkingsplaner, utslippsrapporter, rapportene nevnt i artikkel 11 nr. 2 i denne forordningen og de aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå, og som utsteder kontrollrapportene nevnt i artikkel 13 nr. 3 og 5 i denne forordningen og samsvarsdokumentene nevnt i artikkel 17 nr. 1 i denne forordningen, skal akkrediteres for de formene for virksomhet som omfattes av virkeområdet for denne forordningen, av et nasjonalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.»

18) I artikkel 20 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 3 skal lyde:

«3. Dersom et skip ikke har oppfylt overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene i to eller flere påfølgende rapporteringsperioder, og dersom andre håndhevingstiltak ikke har ført til at kravene oppfylles, kan vedkommende myndighet i anløpshavnens medlemsstat, etter å ha gitt den berørte skipsoperatøren mulighet til å framsette sine synspunkter, utstede et pålegg om bortvisning som skal meldes til Kommisjonen, Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA), de andre medlemsstatene og den berørte flaggstaten. Når et slikt pålegg om bortvisning er utstedt, skal hver medlemsstat, unntatt medlemsstaten som skipet fører flagget til, nekte det berørte skipet adgang til sine havner fram til skipsoperatøren oppfyller sine overvåkings- og rapporteringsforpliktelser i samsvar med artikkel 11 og 18. Dersom et slikt skip fører en medlemsstats flagg og anløper eller befinner seg

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

i en av dens havner, skal den berørte medlemsstaten, etter å ha gitt den berørte skipsoperatøren mulighet til å framsette sine synspunkter, holde tilbake skipet fram til skipsoperatøren har oppfylt sine overvåkings- og rapporteringsforpliktelser.

Dersom et skip som nevnt i første ledd befinner seg i en av havnene i medlemsstaten som det fører flagget til, kan den berørte medlemsstaten, etter å ha gitt den berørte skipsoperatøren mulighet til å framsette sine synspunkter, utstede et pålegg om tilbakeholding av skipet fram til skipsoperatøren har oppfylt sine overvåkings- og rapporteringsforpliktelser. Den skal underrette Kommisjonen, EMSA og de andre medlemsstatene om dette.

Oppfyllelsen av disse overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene skal bekreftes ved at det framlegges et gyldig samsvarsdokument for vedkommende nasjonale myndighet som har utstedt pålegget om bortvisning. Dette nummeret berører ikke internasjonale sjøfartsregler for skip i nød.»

b) I nr. 5 skal nytt ledd lyde:

«Muligheten for unntak i henhold til første ledd får ikke anvendelse på en medlemsstat hvis myndighet er ansvarlig administrerende myndighet.»

19) I artikkel 21 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 skal bokstav a) lyde:

«a) skipets identitet (navn, skipsoperatør, IMO-identifikasjonsnummer og registreringshavn eller hjemsted),»

b) Nr. 5 skal lyde:

«5. Kommisjonen skal annethvert år vurdere sjøtransportvirksomhetens samlede virkning på det globale klimaet, herunder gjennom utslipp eller virkninger av andre gasser enn CO<sub>2</sub> og av partikler med potensial for global oppvarming som ikke omfattes av denne forordningen.»

20) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 22a

#### Gjennomgåelse

Kommisjonen skal senest 31. desember 2024 gjennomgå denne forordningen og skal særlig ta hensyn til ytterligere erfaringer som er innhentet i forbindelse med gjennomføringen av den, blant annet med det formålet å inkludere skip med bruttotonnasje under 5 000, men

ikke under 400, i virkeområdet for denne forordningen med henblikk på en eventuell etterfølgende inkludering av slike skip i virkeområdet for direktiv 2003/87/EF eller med henblikk på å foreslå andre tiltak for å redusere klimagassutslippene fra slike skip. Gjennomgåelsen skal, dersom det er relevant, følges av et forslag til regelverk med henblikk på å endre denne forordningen.»

21) I artikkel 23 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 og 3 skal lyde:

«2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 5 nr. 2, artikkel 15 nr. 5 og artikkel 16 nr. 3 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 1. juli 2015.

Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 6 nr. 8, artikkel 7 nr. 5, artikkel 11 nr. 4, artikkel 11a nr. 4 og artikkel 13 nr. 6 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 5. juni 2023

Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 5 nr. 2, artikkel 6 nr. 8, artikkel 7 nr. 5, artikkel 11 nr. 4, artikkel 11a nr. 4, artikkel 13 nr. 6, artikkel 15 nr. 5 og artikkel 16 nr. 3 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.»

b) Nr. 5 skal lyde:

«5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 5 nr. 2, artikkel 6 nr. 8, artikkel 7 nr. 5, artikkel 11 nr. 4, artikkel 11a nr. 4, artikkel 13 nr. 6, artikkel 15 nr. 5 eller artikkel 16 nr. 3 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Første ledd siste punktum i dette nummeret får imidlertid ikke anvendelse på delegerte rettsakter vedtatt innen 1. oktober 2023 i henhold til artikkel 5 nr. 2 andre ledd, artikkel 6 nr. 8 andre ledd eller artikkel 11 nr. 4.»

#### *Artikkel 2*

#### **Ikrafttredelse og anvendelse**

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 5. juni 2023. Artikkel 1 nr. 5 bokstav a) og nr. 5 bokstav b) i denne forordningen, som gjelder artikkel 3 bokstav b), d) og m) i forordning (EU) 2015/757, får imidlertid anvendelse fra 1. januar 2024.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg 10. mai 2023.

*For Europaparlamentet*  
R. Metsola  
*President*

*For Rådet*  
J. Roswall  
*President*

---



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## Vedlegg 2

# Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og av beslutning (EU) 2015/1814 om opprettelse og bruk av en markeds- stabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>1</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>2</sup>,

etter den ordinære regelverksprosedyren<sup>3</sup> og ut fra følgende betraktninger:

1) Parisavtalen<sup>4</sup>, som ble vedtatt 12. desember 2015 i henhold til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring («FNs klimakonvensjon») (heretter kalt «Parisavtalen»), trådte i kraft 4. november 2016. Partene i Parisavtalen er blitt enige om å holde økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen på godt under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå og å tilstrebe å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C over førindustrielt nivå. Denne forpliktelsen er blitt styrket med vedtakelsen, innenfor rammen av FN's klimakonvensjon, av klimaavtalen fra Glasgow 13. november 2021, der partskonferansen under FN's klimakonvensjon, som tjener som møte for partene i Parisavtalen, anerkjenner at virkningene av klimaendringene vil være

langt mindre ved en temperaturøkning på 1,5 °C sammenlignet med 2 °C, og er fast besluttet på å videreføre innsatsen for å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C.

- 2) Behovet for å holde Parisavtalens mål på 1,5 °C i live er blitt enda mer presserende etter at FN's klimapanel i sin sjette vurderingsrapport konkluderte med at den globale oppvarmingen bare kan begrenses til 1,5 °C dersom det umiddelbart skjer en omfattende og vedvarende reduksjon av de globale utslippene av klimagasser i løpet av dette tiåret.
- 3) Håndtering av klima- og miljørelaterte utfordringer og oppnåelse av målene i Parisavtalen er sentrale elementer i kommisjonsmeldingen av 11. desember 2019 med tittelen «The European Green Deal» (heretter kalt «EUs grønne giv»).
- 4) EUs grønne giv innebærer en kombinasjon av en rekke gjensidig styrkende tiltak og initiativer som har som mål å oppnå klimanøytralitet i Unionen innen 2050, og en ny vekststrategi for å omstille Unionen til et rettferdig og velstående samfunn med en moderne, ressurs-effektiv og konkurransedyktig økonomi der økonomisk vekst er frikoblet fra ressursbruken. Den har også som mål å verne, bevare og øke Unionens naturkapital og verne borgernes helse og velferd mot miljørelaterte risikoer og virkninger. Denne omstillingen påvirker arbeidstakere i forskjellige sektorer på forskjellige måter. Omstillingen er samtidig forbundet med aspekter knyttet til likestilling mellom kjønnene, og den påvirker også spesielt visse vanskeligstilte og sårbare grupper, for eksempel eldre, personer med funksjonsnedsettelse, personer med

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

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

<sup>3</sup> Europaparlamentets holdning av 18. april 2023 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 25. april 2023.

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

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

en rasemessig eller etnisk minoritetsbakgrunn og personer og husholdninger med lav og middels inntekt. Den innebærer også store utfordringer for visse regioner, særlig strukturelt svakt utviklede regioner, randområder og øyer. Det må derfor sikres at omstillingen er rettferdig og inkluderende, og at ingen blir stående utenfor.

- 5) Unionen framla 17. desember 2020 sitt nasjonalt fastsatte bidrag for FNs klimakonvensjon etter Rådets godkjenning av det. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF<sup>5</sup>, endret ved blant annet europaparlaments- og råsdirektiv (EU) 2018/410<sup>6</sup>, er et av instrumentene som nevnes i den generelle beskrivelsen av målet i vedlegget til det framlagte bidraget, som kan revideres i lys av det styrkede målet for 2030. Rådet anga i sine konklusjoner av 24. oktober 2022 at det så snart som mulig etter at forhandlingene om de vesentlige elementene i «Klar for 55»-pakken er sluttført, ved behov vil oppdatere Unionens og medlemsstatenes nasjonalt fastsatte bidrag i samsvar med nr. 29 i klimaavtalen fra Glasgow for å gjenspeile hvordan det endelige resultatet av de vesentlige elementene i «Klar for 55»-pakken gjennomfører Unionens overordnede mål vedtatt av Det europeiske råd i desember 2020. Ettersom EUs ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser (heretter kalt «EU ETS»), opprettet ved direktiv 2003/87/EF, er en hjørnestein i Unionens klimapolitikk og utgjør Unionens viktigste verktøy for å redusere utslippene av klimagasser på en kostnadseffektiv måte, er endringene av direktiv 2003/87/EF, herunder med hensyn til direktivets virkeområde, som vedtas ved dette direktivet, blant de vesentlige elementene i «Klar for 55»-pakken.
- 6) Nødvendigheten og verdien av at EUs grønne giv settes ut i livet, er blitt enda viktigere i lys av de svært alvorlige virkningene som covid-19-pandemien har hatt for EU-borgernes helse, levekår, arbeidsvilkår og velferd. Disse virkningene har vist at vårt samfunns og vår økonomis motstandsevne mot eksterne sjokk

må styrkes, og at det må treffes tiltak på et tidlig stadium for å forebygge eller redusere virkningene av slike eksterne sjokk på en måte som er rettferdig, og som fører til at ingen blir stående utenfor, heller ikke de som risikerer å bli rammet av energifattigdom. EUs borgere gir fortsatt sterkt uttrykk for at dette særlig omfatter klimaendringer.

- 7) I det oppdaterte nasjonalt fastsatte bidraget som ble framlagt for FNs klimakonvensjons sekretariat 17. desember 2020, forpliktet Unionen seg til innen 2030 å redusere Unionens nettoutslipp av klimagasser for hele økonomien med minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990.
- 8) Ved vedtakelsen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119<sup>7</sup> har Unionen i regelverket nedfelt målet om klimanøytralitet i hele økonomien senest i 2050 og målet om å oppnå negative utslipp etter dette. Ved den forordningen fastsettes det også et bindende mål om en reduksjon av Unionens egne nettoutslipp av klimagasser (utslipp etter fratrukk av opptak) med minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990 innen 2030, og at Kommisjonen skal bestrebe seg på å tilpasse alle framtidige utkast til tiltak eller forslag til regelverk, herunder budsjettforslag, til målene i den forordningen, og at dersom det ikke skjer en slik tilpasning, skal årsakene til det angis i konsekvensutredningen som ledsager disse forslagene.
- 9) Alle sektorer i økonomien må bidra til at utslippsreduksjonene fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 oppnås. Ambisjonen for EU ETS bør derfor tilpasses, slik at den er i tråd med målet for 2030 om å redusere nettoutslippene av klimagasser i hele økonomien, målet om å oppnå klimanøytralitet senest i 2050 og målet om deretter å oppnå negative utslipp som fastsatt i forordning (EU) 2021/1119.
- 10) EU ETS bør oppmuntre til produksjon fra anlegg som delvis reduserer eller helt fjerner utslipp av klimagasser. Beskrivelsen av visse virksomhetskategorier i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF bør derfor endres for å sikre at anlegg som driver en form for virksomhet som er oppført i det vedlegget og oppfyller kapasitetsterskelen for samme virksomhet, men ikke slipper ut klimagasser, omfattes av

<sup>5</sup> Europaparlaments- og råsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av råsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).

<sup>6</sup> Europaparlaments- og råsdirektiv (EU) 2018/410 av 14. mars 2018 om endring av direktiv 2003/87/EF for å fremme kostnadseffektive utslippsreduksjoner og lavutslippsinvesteringer, og beslutning (EU) 2015/1814 (EUT L 76 av 19.3.2018, s. 3).

<sup>7</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119 av 30. juni 2021 om fastsettelse av en ramme for å oppnå klimanøytralitet og om endring av forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 («den europeiske klimaforordningen») (EUT L 243 av 9.7.2021, s. 1).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- EU ETS, for på den måten å sikre likebehandling av anlegg i de aktuelle sektorene. Dessuten bør vederlagsfri tildeling for produksjon av et produkt som veiledende prinsipper ta hensyn til materialenes potensial for sirkulær bruk og det faktum at utslippsstandardverdien bør være uavhengig av råvaren eller typen produksjonsprosess dersom produksjonsprosessene har samme formål. Det er derfor nødvendig å endre definisjonen av produktene, prosessene og utslippene som omfattes for visse utslippsstandardverdier, for å sikre like konkurransevilkår for anlegg som bruker nye teknologier som delvis reduserer eller helt fjerner utslipp av klimagasser, og anlegg som bruker eksisterende teknologier. Uten hensyn til disse veiledende prinsippene bør de reviderte utslippsstandardverdiene for 2026–2030 fortsatt skille mellom primær- og sekundærproduksjon av stål og aluminium. Det er også nødvendig å frikoble oppdateringen av utslippsstandardverdiene for raffinier og for hydrogen for å gjenspeile den økte viktigheten av produksjon av hydrogen, herunder grønn hydrogen, utenfor raffineriesektoren.
- 11) Etter endringen av definisjonene av hvilke produkter, prosesser og utslipp som omfattes for visse utslippsstandardverdier, er det nødvendig å sikre at produsenter ikke mottar dobbel kompensasjon for de samme utslippene med både vederlagsfri tildeling og kompensasjon for indirekte kostnader, og dermed å tilpasse de økonomiske tiltakene som skal kompensere for indirekte kostnader som føres over på elektrisitetsprisene, i samsvar med dette.
- 12) Rådskravet 96/61/EF<sup>8</sup> ble opphevet ved europaparlaments- og rådskravet 2010/75/EU<sup>9</sup>. Henvisningene til direktiv 96/61/EF i artikkel 2 i direktiv 2003/87/EF og i vedlegg IV til det direktivet bør oppdateres tilsvarende. Med tanke på behovet for en rask reduksjon av utslippene i hele økonomien bør medlemsstatene kunne treffe tiltak for å redusere utslippene av klimagasser som omfattes av virkeområdet for EU ETS, også ved hjelp av andre virkemidler enn utslippsgrenser vedtatt i henhold til direktiv 2010/75/EU.
- 13) I sin melding av 12. mai 2021 med tittelen «Pathway to a Healthy Planet for All – EU Action Plan: Towards Zero Pollution for Air, Water and Soil» oppfordrer Kommisjonen til at Unionen styres i retning av nullforurensning innen 2050 ved at luft-, ferskvanns-, hav- og jordforurensningen reduseres til nivåer som ikke lenger forventes å være helseskadelige eller skadelige for de naturlige økosystemene. Tiltak i henhold til direktiv 2010/75/EU, som er det viktigste instrumentet for regulering av utslipp av forurensende stoffer til luft, vann og jord, vil ofte også gjøre det mulig å redusere klimagassutslippene. I henhold til artikkel 8 i direktiv 2003/87/EF bør medlemsstatene sikre at kravene for å få tilatelse i direktiv 2003/87/EF samordnes med dem i direktiv 2010/75/EU.
- 14) Ettersom nye og innovative teknologier ofte vil gjøre det mulig å redusere utslippene av både klimagasser og forurensende stoffer, er det viktig å sikre synergier mellom tiltak som fører til reduserte utslipp av både klimagasser og forurensende stoffer, særlig direktiv 2010/75/EU, og å gjennomgå hvor effektive de er med tanke på dette.
- 15) Definisjonen av «produsent av elektrisk kraft» er blitt brukt for å fastsette den maksimale mengden vederlagsfri tildeling til industrien i perioden 2013–2020, men har ført til at kraftvarmeanlegg er blitt behandlet annerledes enn industrianlegg. For å oppmuntre til bruk av høyeffektiv kraftvarme og skape like konkurransevilkår for alle anlegg som mottar vederlagsfri tildeling for varmeproduksjon og fjernvarme, bør alle henvisninger til produsenter av elektrisk kraft i direktiv 2003/87/EF utgå. Delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/331<sup>10</sup> inneholder dessuten nærmere opplysninger om alle industrielle prosessers berettigelse til vederlagsfri tildeling. Bestemmelsene om CO<sub>2</sub>-fangst og -lagring i artikkel 10a nr. 3 i direktiv 2003/87/EF er blitt foreldet og bør utgå.
- 16) Klimagasser som ikke slippes direkte ut i atmosfæren, bør anses som utslipp innenfor rammen av EU ETS, og det bør innleveres kvoter for disse utslippene, med mindre de lagres på et lagringssted i samsvar med

<sup>8</sup> Rådskravet 96/61/EF av 24. september 1996 om integrert forebygging og begrensning av forurensning (EUT L 257 av 10.10.1996, s. 26).

<sup>9</sup> Europaparlaments- og rådskravet 2010/75/EU av 24. november 2010 om industriutslipp (integrert forebygging og begrensning av forurensning) (EUT L 334 av 17.12.2010, s. 17).

<sup>10</sup> Delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/331 av 19. desember 2018 om fastsettelse av overgangsregler i Unionen med hensyn til harmonisert vederlagsfri tildeling av utslippskvoter i samsvar med artikkel 10a i europaparlaments- og rådskravet 2003/87/EF (EUT L 59 av 27.2.2019, s. 8).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/31/EF<sup>11</sup> eller er permanent kjemisk bundet i et produkt, slik at de ikke kommer ut i atmosfæren ved normal bruk, og ikke kommer ut i atmosfæren ved normale aktiviteter som finner sted etter at produktet er uttjent. Kommisjonen bør gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter som presiserer vilkårene for når klimagasser skal anses som permanent kjemisk bundet i et produkt, slik at de ikke kommer ut i atmosfæren ved normal bruk, og ikke kommer ut i atmosfæren ved normale aktiviteter som finner sted etter at produktet er uttjent, herunder oppnåelse av et sertifikat for karbonopptak, dersom det er relevant, i lys av den regulatoriske utviklingen med hensyn til sertifisering av karbonopptak. Normale aktiviteter etter at produktet er uttjent, bør forstås bredt og omfatte alle aktiviteter som finner sted etter at produktet er uttjent, herunder gjenbruk, refabrikasjon, gjenvinning og sluttbehandling, for eksempel forbrenning og deponering.

- 17) Internasjonal sjøtransport som består av reiser mellom havner underlagt to forskjellige medlemsstater jurisdiksjon, eller mellom en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og en havn utenfor medlemsstatenes jurisdiksjon, har vært den eneste transportmåten som ikke har vært omfattet av Unionens tidligere forpliktelser om å redusere klimagassutslipp. Utslipp fra drivstoff som selges i Unionen til reiser som avgår fra én medlemsstat og ankommer en annen medlemsstat eller et tredjeland, har økt med rundt 36 % siden 1990. Disse utslippene står for nesten 90 % av alle utslipp fra sjøfartssektoren i Unionen, ettersom utslippene fra drivstoff som selges i Unionen for reiser som avgår fra og ankommer samme medlemsstat, er blitt redusert med 26 % siden 1990. Dersom det ikke treffes tiltak, forventes utslippene fra internasjonal sjøtransport å øke med rundt 14 % i perioden 2015–2030 og med 34 % i perioden 2015–2050. Dersom sjøtransportvirksomhetens innvirkning på klimaendringene øker som forventet, vil det i høy grad undergrave reduksjonene gjennomført av andre sektorer for å bekjempe klimaendringene og nå målet for 2030 om å

redusere nettutslippene av klimagasser i hele økonomien, Unionens mål om klimanøytralitet senest i 2050 og målet om deretter å oppnå negative utslipp som fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 samt målene i Parisavtalen.

- 18) I 2013 vedtok Kommisjonen en strategi for gradvis å integrere utslipp fra sjøtransport i Unionens politikk for å redusere klimagassutslippene. Som et første skritt i denne strategien innførte Unionen et system for overvåking, rapportering og verifisering av utslipp fra sjøtransport innenfor rammen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757<sup>12</sup> som skal følges av fastsettelse av reduksjonsmål for sjøtransport og anvendelse av et markedsbasert tiltak. I samsvar med forpliktelsene uttrykt av medregelgiverne i direktiv (EU) 2018/410 bør Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) eller Unionen innlede arbeidet fra 2023, herunder det forberedende arbeidet med vedtakelse og gjennomføring av et tiltak som sikrer at sektoren på behørig vis bidrar til innsatsen som er nødvendig for å nå målene vedtatt i henhold til Parisavtalen, og at alle berørte parter tar behørig hensyn til dette.
- 19) I henhold til direktiv (EU) 2018/410 bør Kommisjonen rapportere til Europaparlamentet og Rådet om framskrittene som er gjort i IMO med henblikk på å fastsette et ambisiøst utslippsreduksjonsmål, og om oppfølgingstiltak for å sikre at sjøtransport på behørig vis bidrar til innsatsen som er nødvendig for å nå målene vedtatt i henhold til Parisavtalen. Innsatsen for å begrense de globale utslippene fra sjøfart gjennom IMO er i gang og bør oppmuntres, herunder den raske gjennomføringen av IMOs innledende strategi for reduksjon av klimagassutslipp fra skip som ble vedtatt i 2018, og som også viser til mulige markedsbaserte tiltak for å stimulere til reduksjon av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart. Selv om det den siste tiden er blitt gjort framskritt i IMO, har dette imidlertid ikke vært tilstrekkelig til å nå målene i Parisavtalen. Med tanke på skipsfartens internasjonale karakter er det viktig at medlemsstatene og Unionen innenfor rammen av sin respektive myndighet samarbeider med

<sup>11</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/31/EF av 23. april 2009 om geologisk lagring av karbondioksid og om endring av rådsdirektiv 85/337/EØF, europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/60/EF, 2001/80/EF, 2004/35/EF, 2006/12/EF og 2008/1/EF samt europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1013/2006 (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 114).

<sup>12</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 av 19.5.2015, s. 55).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

tredjeland om å øke den diplomatiske innsatsen for å styrke globale tiltak og gjøre framskritt når det gjelder utviklingen av et globalt markedsbasert tiltak på IMO-nivå.

- 20) Utslipp av karbondioksid (CO<sub>2</sub>) fra sjøtransport står for rundt 3–4 % av utslippene i Unionen. I «EUs grønne giv» erklærte Kommisjonen at den hadde til hensikt å treffe ytterligere tiltak for å håndtere klimagassutslipp fra sjøtransport gjennom en rekke tiltak som vil gjøre det mulig for Unionen å nå sine utslippsreduksjonsmål. Med henblikk på dette bør direktiv 2003/87/EF endres, slik at sjøtransport inkluderes i EU ETS for å sikre at sektoren bidrar med en rimelig andel til Unionens styrkede klimamål og målene i Parisavtalen, der det i artikkel 4 nr. 4 angis at industriland fortsatt bør vise vei ved å fastsette utslippsreduksjonsmål for hele økonomien, mens utviklingsland oppmuntres til gradvis å bevege seg i retning av utslippsreduksjons- eller utslippsbegrensningsmål for hele økonomien. Mens utslipp fra internasjonal luftfart utenfor Europa skulle begrenses fra januar 2021 gjennom globale markedsbaserte tiltak, er det ennå ikke truffet tiltak som begrenser eller fastsetter en pris for utslipp fra sjøtransport. EU ETS bør derfor omfatte en andel av utslippene fra reiser mellom en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og en havn underlagt et tredjeland jurisdiksjon, ettersom tredjelandet kan treffe beslutning om egnede tiltak med hensyn til den andre andelen av utslippene.

Utvidelsen av EU ETS til å omfatte sjøtransport bør dermed omfatte halvdelen av utslippene fra skip som utfører reiser som ankommer en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon fra en havn utenfor en medlemsstats jurisdiksjon, halvdelen av utslippene fra skip som utfører reiser som avgår fra en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og ankommer en havn utenfor en medlemsstats jurisdiksjon, alle utslipp fra skip som utfører reiser som ankommer en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon fra en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon, og alle utslipp i en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon. Dette er blitt ansett for å være en praktisk måte å løse problemet med felles, men forskjellige ansvarsområder og felles, men forskjellig kapasitet på, noe som lenge har vært en utfordring i forbindelse med FNs klimakonvensjon. Det at en andel av utslippene fra både inngående og utgående reiser

mellom Unionen og tredjeland inkluderes, sikrer at EU ETS fungerer på en effektiv måte, særlig ved at tiltakets miljøvirkning økes i forhold til et geografisk virkeområde som er begrenset til reiser i Unionen, samtidig som risikoen for havneanløp med hensikt å omgå kravene og risikoen for flytting av omlastingsaktiviteter til utenfor Unionen begrenses. For å sikre en smidig integrering av sektoren i EU ETS bør skipsoperatørens innlevering av kvoter gradvis økes med hensyn til verifiserte utslipp som rapporteres for 2024 og 2025.

For å beskytte ordningens miljømessige integritet, når det innleveres færre kvoter sammenlignet med verifiserte utslipp for sjøtransport i disse årene, og når forskjellen mellom de verifiserte utslippene og de innleverte kvotene er blitt fastsatt for hvert år, bør en mengde kvoter som svarer til den forskjellen, slettes. Fra 2026 bør skipsoperatørene innlevere det antallet kvoter som svarer til alle deres verifiserte utslipp. Selv om sjøtransportens klimavirkning hovedsakelig skyldes CO<sub>2</sub>-utslipp, utgjør andre utslipp enn CO<sub>2</sub>-utslipp en betydelig andel av utslippene fra skip. Ifølge IMOs fjerde klimagassstudie fra 2020 økte utslipp av metan betydelig i perioden 2012–2018. Det er sannsynlig at utslipp av metan og dinitrogenoksid vil øke over tid, særlig på grunn av utviklingen innen fartøyer som drives med flytende naturgass eller andre energikilder. Inkludering av utslipp av metan og dinitrogenoksid vil være gunstig for den miljømessige integriteten og stimulere til god praksis. Disse utslippene bør først inkluderes i forordning (EU) 2015/757 fra 2024, og de bør inkluderes i EU ETS fra 2026.

- 21) Utvidelsen av virkeområdet for direktiv 2003/87/EF til også å omfatte sjøtransport vil føre til endrede kostnader for slik transport. Alle deler av Unionen vil bli berørt av denne utvidelsen av virkeområdet, ettersom varer som transporteres til og fra havner i Unionen med sjøtransport, har sitt opprinnelses- eller bestemmelsessted i de forskjellige medlemsstatene, også i kystløse medlemsstater. Tildelingen av kvoter som skal auksjoneres av medlemsstatene, bør derfor i prinsippet ikke endres som følge av at sjøtransportvirksomhet inkluderes, og bør omfatte alle medlemsstater. Medlemsstatene vil imidlertid bli berørt i forskjellig grad. Det er særlig medlemsstater som i stor grad er avhengige av skipsfart, som vil bli mest påvirket av utvidelsen. Medlemsstater med en stor sjøfartsektor i forhold til sin relative størrelse vil bli

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

mer berørt av at EU ETS utvides til å omfatte sjøtransport. Det er derfor hensiktsmessig å gi ytterligere tidsbegrenset bistand til disse medlemsstatene i form av ytterligere kvoter til støtte for avkarbonisering av sjøfartsvirksomhet og til dekning av de påløpte administrative kostnadene. Bistanden bør innføres gradvis parallelt med innføringen av innleveringsforpliktelser og dermed med den økte innvirkningen på disse medlemsstatene. I forbindelse med revisjonen av direktiv 2003/87/EF bør Kommisjonen vurdere relevansen av denne ytterligere bistanden, særlig i lys av utviklingen innen antallet skipsoperatører som hører inn under forskjellige medlemsstaters ansvar.

- 22) EU ETS bør i vesentlig grad bidra til at klimagassutslippene fra sjøfartsvirksomhet reduseres, og til at effektiviteten i forbindelse med slik virksomhet økes. Bruken av inntektene fra EU ETS i henhold til artikkel 10 nr. 3 i direktiv 2003/87/EF bør blant annet omfatte fremming av klimavennlig transport og offentlig transport i alle sektorer.
- 23) Det vil ta tid og kreve økonomisk støtte å fornye flåten av skip med isklasse og utvikle innovativ teknologi som reduserer utslippene fra slike skip. Konstruksjonen av skip med isklasse, som gjør at de kan ferdes i islagte farvann, gjør at slike skip forbruker mer drivstoff og slipper ut mer enn skip med tilsvarende størrelse som er konstruert for bare å ferdes i åpent farvann. Innenfor rammen av dette direktivet bør det derfor innføres en flaggnøytral metode som gir mulighet for en reduksjon fram til 31. desember 2030 av kvotene som skipsoperatøren skal innlevere på grunnlag av skipenes isklasse.
- 24) Øyer uten vei- eller jernbaneforbindelse med fastlandet er mer avhengige av sjøtransport enn andre regioner og er avhengige av forbindelser sjøveien for å være forbundet med fastlandet. For å hjelpe øyer med liten befolkning med å være forbundet med fastlandet etter at sjøtransportvirksomhet er tatt med i virkeområdet for direktiv 2003/87/EF, bør en medlemsstat ha mulighet til å anmode om et midlertidig unntak fra innleveringsforpliktelsene i henhold til det direktivet for visse former for sjøtransportvirksomhet som gjelder øyer med en befolkning på færre enn 200 000 fastboende.
- 25) Medlemsstatene bør kunne anmode om at en tverrnasjonal kontrakt om offentlig tjenesteyting eller en tverrnasjonal forpliktelse til å yte

offentlig tjeneste mellom to medlemsstater unntas midlertidig fra visse forpliktelser i henhold til direktiv 2003/87/EF. Denne muligheten bør begrenses til forbindelser mellom en medlemsstat uten en landbasert grense til en annen medlemsstat og den nærmest beliggende medlemsstaten, for eksempel sjøforbindelsen mellom Kypros og Hellas som har manglet i over 20 år. Dette midlertidige unntaket vil bidra til å håndtere det tvingende behovet for å levere en tjeneste av allmenn interesse og sikre forbindelse med omverdenen samt økonomisk, sosial og territorial utjevning.

- 26) Idet det tas hensyn til de særlige kjennetegnene og permanente begrensningene forbundet med Unionens mest fjerntliggende regioner, som anerkjennes i artikkel 349 i traktaten om Den europeiske unions virkeområde (TEUV), og med tanke på at de i stor grad er avhengige av sjøtransport, bør det legges særlig vekt på å bevare slike regioners tilgjengelighet og effektive forbindelser med omverdenen ved hjelp av sjøtransport. Det bør derfor gis et midlertidig unntak fra visse forpliktelser i henhold til direktiv 2003/87/EF for utslipp fra sjøtransportvirksomhet mellom en havn i en medlemsstats mest fjerntliggende region og en havn i samme medlemsstat, herunder havner i den samme mest fjerntliggende regionen og en annen mest fjerntliggende region i samme medlemsstat.
- 27) Bestemmelsene i direktiv 2003/87/EF om sjøtransportvirksomhet bør revideres løpende i lys av den framtidige internasjonale utviklingen og innsatsen for å nå målene i Parisavtalen, herunder den andre globale gjennomgåelsen i 2028, og etterfølgende globale gjennomganger hvert femte år som er ment å danne grunnlag for suksessive nasjonalt fastsatte bidrag. Disse bestemmelsene bør også revideres dersom IMO vedtar et globalt markedsbasert tiltak for å redusere klimagassutslipp fra sjøtransport. Med henblikk på dette bør Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet senest 18 måneder etter at et slikt tiltak er vedtatt, og før det trer i kraft. I rapporten bør Kommisjonen undersøke det globale markedsbaserte tiltaket ut fra hvor ambisiøst det er i henhold til målene i Parisavtalen, dets overordnede miljømessige integritet, herunder i forhold til bestemmelsene i direktiv 2003/87/EF som omfatter sjøtransport, og

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

alle spørsmål som gjelder sammenhengen mellom EU ETS og dette tiltaket. Kommisjonen bør i sin rapport særlig ta hensyn til graden av deltakelse i det globale markedsbaserte tiltaket, håndheving, gjennomsiktighet, sanksjoner ved manglende overholdelse, prosesser for å innhente synspunkter fra allmennheten, overvåking, rapportering og verifisering av utslipp, registre og ansvarlighet. Dersom det er relevant, bør rapporten følges av et forslag til regelverk om endring av direktiv 2003/87/EF for å sikre samsvar med Unionens klimamål for 2030 og målet om klimanøytralitet fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 samt målet om å bevare den miljømessige integriteten og effektiviteten i Unionens klimatiltak med henblikk på å sikre sammenheng mellom gjennomføringen av det globale markedsbaserte tiltaket og EU ETS, samtidig som en eventuell vesentlig dobbel byrde unngås, og på den måten minne om Unionens myndighet til å regulere sin andel av utslippene fra internasjonale sjøreiser i samsvar med forpliktelsene i Parisavtalen.

- 28) Med de økte transportkostnadene som utvidelsen av 2003/87/EF til å omfatte sjøtransportvirksomhet medfører, er det i mangel av et global markedsbasert tiltak en risiko for atferd med hensikt å omgå kravene. Havneanløp med hensikt å omgå kravene til havner utenfor Unionen og flytting av omlastingsaktiviteter til havner utenfor Unionen vil ikke bare redusere de miljømessige fordelene ved å internalisere kostnadene for utslipp fra sjøtransportvirksomhet, men kan også føre til ytterligere utslipp på grunn av den ekstra avstanden som tilbakelegges for å omgå kravene i direktiv 2003/87/EF. Det er derfor hensiktsmessig å utelukke visse opphold i havner utenfor Unionen fra definisjonen av «anløpshavn». Denne utelukkelsen bør gjelde havner i Unionens nærhet, der risikoen for atferd med hensikt å omgå kravene er størst. En grense på 300 nautiske mil fra en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon er en forholdsmessig reaksjon på atferd med hensikt å omgå kravene, idet den ytterligere byrden og risikoen for slik atferd avveies mot hverandre. Videre bør utelukkelsen fra definisjonen av «anløpshavn» bare gjelde for containerskips opphold i visse havner utenfor Unionen der omlasting av containere står for den største delen av containertrafikken. For slike transporter består risikoen for atferd med hensikt å omgå kravene, i fravær av avbøtende tiltak, også i at havneknutepunkter flyttes til havner utenfor Unionen, noe som forverrer effektene av slik atferd. For å sikre at tiltaket er forholdsmessig, og at det fører til likebehandling, bør det tas hensyn til tiltak i tredjeland med tilsvarende virkning som direktiv 2003/87/EF.
- 29) Kommisjonen bør gjennomgå hvordan direktiv 2003/87/EF fungerer med hensyn til sjøtransportvirksomhet i lys av erfaringene med anvendelsen av det direktivet, herunder for å avdekke atferd med hensikt å omgå kravene, slik at slik atferd kan forebygges på et tidlig stadium, og bør deretter foreslå tiltak for å sikre at det direktivet fungerer på en effektiv måte. Slike tiltak kan omfatte økte innleveringsforpliktelser for reiser der risikoen for atferd med hensikt å omgå kravene er høyere, for eksempel til og fra en havn i Unionens nærhet i et tredjeland som ikke har vedtatt tiltak tilsvarende direktiv 2003/87/EF.
- 30) Utslipp fra skip med bruttotonnasje under 5 000 utgjør mindre enn 15 % av utslippene fra skip, idet det tas hensyn til dette direktivets virkeområde, men slippes ut av et stort antall skip. Av administrative årsaker er det for tidlig å inkludere skip med bruttotonnasje under 5 000 i EU ETS allerede fra starten når sjøtransport inkluderes, men inkludering av disse i framtiden vil gjøre EU ETS mer effektivt og vil potensielt redusere atferd med hensikt å omgå kravene med bruk av skip under terskelverdien for bruttotonnasje på 5 000. Kommisjonen bør derfor senest 31. desember 2026 framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet der den bør undersøke hvorvidt det er gjennomførbart at samt de økonomiske, miljømessige og sosiale konsekvensene av at utslipp fra skip med bruttotonnasje under 5 000, herunder offshoreskip, inkluderes i direktiv 2003/87/EF.
- 31) Den personen eller organisasjonen som har ansvar for samsvar med EU ETS, bør være skipsoperatøren, definert som skipets eier eller en annen organisasjon eller person, for eksempel forvalteren eller totalbefrakteren, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet fra skipets eier, og som ved å påta seg dette ansvaret har gått med på å overta alle plikter og alt ansvar som følger av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning. Denne definisjonen er basert på definisjonen av «rederi» i artikkel 3 bokstav d) i forordning (EU) 2015/757, og den er i samsvar med det

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

globale systemet for innsamling av data som IMO opprettet i 2016.

- 32) Utslippene fra et skip avhenger blant annet av energieffektivitetstiltakene for fartøyet som skipets eier treffer, av drivstoffet, lasten som transporteres, og skipets rute og hastighet, som kan være under en annen enhets enn skipets eiers kontroll. Ansvar for å kjøpe drivstoff eller treffe driftsmessige beslutninger som påvirker skipets klimagassutslipp, kan innehas av en annen enhet enn skipsoperatøren i henhold til en kontraktsregulert ordning. Når kontrakten forhandles, vil særlig de sistnevnte aspektene ikke være kjente, og de endelige utslippene fra skipet som omfattes av direktiv 2003/87/EF, vil derfor være usikre. Med mindre karbonkostnadene overføres til enheten som drifter skipet, vil insentivene til å gjennomføre driftsmessige tiltak for drivstoffeffektivitet imidlertid være begrenset. I samsvar med prinsippet om at forurenser betaler og for å oppmuntre til at det treffes effektivitetstiltak og brukes renere drivstoff, bør skipsoperatøren derfor, i henhold til nasjonal rett, ha rett til å kreve refusjon for kostnadene for innlevering av kvoter fra enheten som er direkte ansvarlig for beslutninger som påvirker skipets klimagassutslipp.

Selv om en slik refusjonsmekanisme kan være underlagt en kontraktsregulert ordning, bør medlemsstatene for å redusere de administrative kostnadene ikke være forpliktet til å sikre eller kontrollere at det foreligger slike kontrakter, men bør i stedet i nasjonal rett fastsette en lovfestet rett for skipsoperatøren til å motta refusjon og en tilhørende klageadgang, slik at denne retten kan håndheves. Av samme grunner bør denne retten, herunder eventuelle mulige konflikter om refusjon mellom skipsoperatøren og enheten som drifter skipet, ikke påvirke skipsoperatørens forpliktelser overfor den administrerende myndigheten for en skipsoperatør, eller håndhevingstiltakene som kan være nødvendige overfor en slik skipsoperatør for å sikre at skipsoperatøren fullt ut overholder direktiv 2003/87/EF. Ettersom formålet med bestemmelsen om retten til refusjon har nær tilknytning til Unionen, særlig når det gjelder en skipsoperatørs overholdelse av forpliktelsene i dette direktivet overfor en medlemsstat, er det samtidig viktig at denne retten respekteres i hele Unionen i alle kontraktsforhold som gjør det mulig for en annen enhet enn skipets eier å treffe beslut-

ning om den transporterte lasten eller skipets rute og hastighet på en måte som sikrer konkurranse på like vilkår på det indre marked, noe som kan omfatte bestemmelser som hindrer at partene i slike kontraktsregulerte avtaler kan omgå retten til refusjon ved å ta med en lovvalgsklausul.

- 33) For å redusere den administrative byrden for skipsoperatører bør én medlemsstat være ansvarlig for hver skipsoperatør. Kommisjonen bør offentliggjøre en foreløpig liste over skipsoperatører som har utført en sjøtransportvirksomhet som omfattes av EU ETS, der den administrerende myndigheten for en skipsoperatør angis. Listen bør oppdateres regelmessig og minst annethvert år for å omfordele skipsoperatører til en annen administrerende myndighet dersom det er relevant. For skipsoperatører som er registrert i en medlemsstat, bør den administrerende myndigheten for en skipsoperatør være den medlemsstaten. For skipsoperatører som er registrert i et tredjeland, bør den administrerende myndigheten for en skipsoperatør være medlemsstaten der skipsoperatøren hadde det største anslåtte antallet havneanløp i forbindelse med reiser som omfattes av direktiv 2003/87/EF i de foregående fire overvåkingsårene. For skipsoperatører som er registrert i et tredjeland, og som ikke har gjennomført reiser som omfattes av direktiv 2003/87/EF i de foregående fire overvåkingsårene, bør den administrerende myndigheten for en skipsoperatør være medlemsstaten der et skip fra skipsoperatøren startet eller avsluttet sin første reise som omfattes av det direktivet. Kommisjonen bør annethvert år offentliggjøre og oppdatere, alt etter hva som er relevant, en liste over skipsoperatører som omfattes av direktiv 2003/87/EF, der den administrerende myndigheten for en skipsoperatør angis. For å sikre at skipsoperatørene behandles likt, bør medlemsstatene følge harmoniserte regler for administrering av skipsoperatørene de har ansvar for, i samsvar med de nærmere reglene som Kommisjonen skal fastsette.
- 34) Medlemsstatene bør sikre at skipsoperatørene de administrerer, overholder kravene i direktiv 2003/87/EF. Dersom en skipsoperatør ikke overholder disse kravene, og dersom eventuelle håndhevingstiltak truffet av den administrerende myndigheten for en skipsoperatør ikke har ført til at kravene overholdes, bør medlemsstatene handle solida-



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- risk. Som en siste utvei bør medlemsstatene, med unntak av medlemsstaten som skipet fører flagget til, kunne nekte adgang for skip som den berørte skipsoperatøren har ansvar for, og medlemsstaten som skipet fører flagget til, bør kunne holde tilbake skipet.
- 35) Skipsoperatørene bør overvåke og rapportere sine aggregerte utslippsdata fra sjøtransportvirksomhet på skipsoperatørnivå i samsvar med reglene fastsatt i forordning (EU) 2015/757. Rapportene om aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå bør verifiseres i samsvar med reglene fastsatt i den forordningen. Ved verifisering på skipsoperatørnivå bør kontrolløren ikke verifisere utslippsrapportene på skipsnivå eller rapportene på skipsnivå som skal sendes inn dersom det skjer et skifte av skipsoperatør, ettersom disse rapportene på skipsnivå allerede vil være verifisert.
- 36) På grunnlag av erfaringer innhentet fra lignende miljøvernrelaterte oppgaver bør Det europeiske sjø sikkerhetsbyrå (EMSA) eller en annen relevant organisasjon, ved behov og i samsvar med sitt mandat, bistå Kommisjonen og de administrerende myndighetene for en skipsoperatør med gjennomføringen av direktiv 2003/87/EF. På grunn av sin erfaring med gjennomføringen av forordning (EU) 2015/757 og sine IT-verktøy bør EMSA bistå de administrerende myndighetene for en skipsoperatør, særlig når det gjelder overvåking, rapportering og verifisering av utslipp fra sjøtransportvirksomhet som omfattes av direktiv 2003/87/EF, ved å lette informasjonsutvekslingen eller utarbeide retningslinjer og kriterier. Kommisjonen bør med bistand fra EMSA bestrebe seg på å utvikle egnede overvåkingsverktøy og veiledning for å lette og koordinere verifiserings- og håndhevingsaktiviteter knyttet til anvendelsen av direktiv 2003/87/EF på sjøtransport. Så langt det er praktisk mulig, bør slike verktøy gjøres tilgjengelige for medlemsstatene og kontrollørene for bedre å sikre en robust håndheving av de nasjonale bestemmelsene som innarbeider direktiv 2003/87/EF.
- 37) Parallelt med vedtakelsen av dette direktivet endres forordning (EU) 2015/757 for å fastsette reglene for overvåking, rapportering og verifisering som er nødvendige for å utvide EU ETS til å omfatte sjøtransportvirksomhet, og for å sikre overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra ytterligere skipstyper.
- 38) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/2392<sup>13</sup> ble artikkel 12 nr. 3 i direktiv 2003/87/EF endret for å gi alle operatører mulighet til å bruke alle utstedte kvoter. Kravet i henhold til artikkel 6 nr. 2 bokstav e) i det direktivet om at utslippstillatelser for klimagasser skal inneholde en forpliktelse til å innlevere kvoter, bør tilpasses i samsvar med dette.
- 39) For å nå Unionens utslippsreduksjonsmål for 2030 kreves det en reduksjon av utslippene i sektorene som omfattes av EU ETS, på 62 % sammenlignet med 2005. Samlet antall kvoter i EU ETS må reduseres for å skape det nødvendige langsiktige karbonprissignalet og fremme denne avkarboniseringsgraden. Samlet antall kvoter bør reduseres i 2024 og 2026, slik at det samsvarer bedre med de faktiske utslippene. Videre bør den lineære reduksjonsfaktoren økes i 2024 og 2028, også idet det tas hensyn til at utslipp fra sjøtransport inkluderes. Det brattere utslippstakforløpet som følger av disse endringene, vil føre til betydelig høyere nivåer av kumulative utslippsreduksjoner fram til 2030 enn det som ville ha blitt oppnådd ved anvendelse av direktiv (EU) 2018/410. Tallene som gjelder inkludering av sjøtransport, bør utledes av utslippene fra sjøtransportvirksomhet omhandlet i artikkel 3ga i direktiv 2003/87/EF og rapporteres i samsvar med forordning (EU) 2015/757 for 2018 og 2019 i Unionen og statene i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde og Det europeiske frihandelsforbund, justert fra 2021 til 2024 med den lineære reduksjonsfaktoren for 2024. Den lineære reduksjonsfaktoren bør i 2024 anvendes på økningen av samlet antall kvoter i Unionen det året.
- 40) For å oppfylle den økte klimaambisjonen kreves det at betydelige offentlige og private midler i Unionen og medlemsstatene avsettes til klimaomstillingen. For å styrke og supplere de betydelige klimarelaterte utgiftene i Unionens budsjett bør alle auksjonsinntekter som ikke tildeles Unionens budsjett i form av egne midler, eller den tilsvarende finansielle verdien av slike auksjonsinntekter, brukes til klimarelaterte formål, bortsett fra inntektene

<sup>13</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/2392 av 13. desember 2017 om endring av direktiv 2003/87/EF for å videreføre nåværende begrensninger av virkeområdet for luftfartsvirksomhet og forberede gjennomføring av et globalt markedsbasert tiltak fra 2021 (EUT L 350 av 29.12.2017, s. 7).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

som brukes til å kompensere for indirekte karbonkostnader. Listen over klimarelaterte formål i artikkel 10 nr. 3 i direktiv 2003/87/EF bør utvides til å omfatte flere formål med positiv miljøvirkning. Dette bør omfatte bruk av økonomisk støtte for å håndtere sosiale aspekter i husholdninger med lav og middels inntekt ved å redusere skatter som skaper skatteskjevhet, og ved målrettede reduksjoner av avgifter og gebyrer for fornybar elektrisk kraft. Medlemsstatene bør hvert år rapportere om bruken av auksjonsinntekter i samsvar med artikkel 19 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999<sup>14</sup> der det, dersom det er relevant og egnet, angis hvilke inntekter som er brukt og tiltakene som er truffet for å gjennomføre egne integrerte nasjonale energi- og klimaplaner og egne territoriale planer for en rettferdig omstilling.

- 41) Medlemsstatenes auksjonsinntekter vil øke som følge av at sjøtransport inkluderes i EU ETS. Medlemsstatene oppfordres derfor til å øke bruken av inntekter fra EU ETS i henhold til artikkel 10 nr. 3 i direktiv 2003/87/EF for å bidra til vern, gjenoppretting og bedre forvaltning av økosystemer i havet, særlig vernede havområder.
- 42) Det er behov for betydelige økonomiske midler for å gjennomføre målene i Parisavtalen i utviklingsland, og i klimaavtalen fra Glasgow oppfordres partene som er industriland, til å øke sin klimafinansiering raskt og i betydelig grad. I sine konklusjoner om forberedelsene til den 27. partskonferansen under FNs klimakonvensjon (COP 27) minner Rådet om at Unionen og dens medlemsstater er de største bidragsyterne til internasjonal offentlig klimafinansiering, og at de siden 2013 har mer enn doblet sitt bidrag til klimafinansiering til støtte for utviklingsland. I disse konklusjonene bekrefter Rådet også Unionens og medlemsstatenes sterke engasjement når det gjelder å fortsatt øke den internasjonale klimafinansieringen for å nå industrilandenens mål om å mobilisere minst USD 100 milliarder hvert år så snart som mulig og fram til 2025

fra en rekke forskjellige kilder, og at målet forventes å bli nådd i 2023.

- 43) For å håndtere de fordelingsmessige og sosiale virkningene av omstillingen i lavinntektsmedlemsstater bør ytterligere 2,5 % av samlet antall kvoter i Unionen i perioden 2024–2030 brukes til å finansiere energiomsstillingen i medlemsstater med et bruttonasjonalprodukt (BNP) per innbygger på under 75 % av unionsgjennomsnittet i årene 2016–2018 gjennom moderniseringsfondet nevnt i artikkel 10d i direktiv 2003/87/EF.
- 44) De mottakende medlemsstatene bør kunne bruke midlene som tildeles moderniseringsfondet, til å finansiere investeringer i tilstøtende EU-grenserregioner når dette er relevant for energiomsstillingen i de mottakende medlemsstatene.
- 45) Det bør innføres ytterligere insentiver til å redusere klimagassutslippene ved hjelp av kostnadseffektive teknikker. Med henblikk på dette bør den vederlagsfrie tildelingen av utslippskvoter til stasjonære anlegg fra og med 2026 være underlagt vilkår om at det investeres i teknikker for å øke energieffektiviteten og redusere utslippene, særlig for store energiforbrukere. Kommisjonen bør sikre at anvendelsen av denne vilkårsordningen ikke har negativ innvirkning på de like konkurransevilkårene, den miljømessige integriteten eller likebehandlingen av anlegg i hele Unionen. Kommisjonen bør derfor, uten at det berører reglene som får anvendelse i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU<sup>15</sup>, vedta delegerte rettsakter som utfyller dette direktivet, for å løse eventuelle problemer som identifiseres, særlig når det gjelder de ovennevnte prinsippene, og fastsette administrativt enkle regler for anvendelsen av vilkårsordningen. Disse reglene bør, ved bruk av den fastsatte framgangsmåten for nasjonale gjennomføringstiltak, utgjøre en del av de generelle reglene for vederlagsfri tildeling og inneholde tidsfrister, kriterier for anerkjennelse av gjennomførte energieffektivitetstiltak og alternative tiltak for å redusere klimagassutslippene. I tillegg bør insentivene til å redusere klimagassutslippene styrkes ytterligere for anlegg med høy utslippintensitet. Med henblikk på dette

<sup>14</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999 av 11. desember 2018 om styringen av energiunionen og klimatililtakene, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, europaparlaments- og rådsdirektiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, rådsdirektiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652, og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 1).

<sup>15</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU av 25. oktober 2012 om energieffektivitet, endring av direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og oppheving av direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 av 14.11.2012, s. 1).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

bør den vederlagsfrie tildelingen av utslippskvoter til de 20 % stasjonære anleggene med den høyeste utslippsintensiteten i henhold til en gitt produktutslippsstandard fra og med 2026 også være underlagt vilkår om at det utarbeides og gjennomføres planer for klimanøytralitet.

- 46) Karbongrensejusteringsmekanismen (CBAM) opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/956<sup>16</sup> skal erstatte mekanismene opprettet i henhold til direktiv 2003/87/EF for å forebygge risikoen for karbonlekkasje. I den grad sektorer og delsektorer omfattes av det tiltaket, bør de ikke motta vederlagsfri tildeling. Det er imidlertid behov for en gradvis utfasing av vederlagsfrie kvoter for å gjøre det mulig for produsenter, importører og forhandlere å tilpasse seg den nye ordningen. Reduksjonen av vederlagsfri tildeling bør gjennomføres ved å bruke en faktor på den vederlagsfrie tildelingen for CBAM-sektorer mens CBAM fases inn. CBAM-faktoren bør være på 100 % for perioden mellom ikrafttredelsen av den forordningen og utgangen av 2025 og, forutsatt at bestemmelsene nevnt i artikkel 36 nr. 2 bokstav b) i den forordningen anvendes, 97,5 % i 2026, 95 % i 2027, 90 % i 2028, 77,5 % i 2029, 51,5 % i 2030, 39 % i 2031, 26,5 % i 2032 og 14 % i 2033. Fra 2034 bør det ikke anvendes noen CBAM-faktor.

De relevante delegerte rettsaktene om vederlagsfri tildeling bør justeres tilsvarende for sektorene og delsektorene som omfattes av CBAM. Den vederlagsfrie tildelingen som ikke lenger gis til CBAM-sektorer på grunnlag av denne beregningen (CBAM-etterspørsel), skal legges til innovasjonsfondet for å støtte innovasjon på området lavutslippsteknologier, karbonfangst og -bruk (CCU), fangst, transport og geologisk lagring av karbon (CCS), fornybar energi og energilagring på en måte som bidrar til å begrense klimaendringene. I denne forbindelse bør prosjekter i CBAM-sektorer vies særlig oppmerksomhet. For å respektere den andelen vederlagsfri tildeling som er tilgjengelig for andre sektorer enn CBAM-sektorer, bør den endelige mengden som skal trekkes fra den vederlagsfrie tildelingen og gjøres tilgjengelig for innovasjonsfondet, beregnes på grunnlag av andelen

som CBAM-etterspørselen utgjør i forhold til behovet for vederlagsfri tildeling i alle sektorer som mottar vederlagsfri tildeling.

- 47) For å redusere potensielle risikoer for karbonlekkasje i forbindelse med varer som omfattes av CBAM, og som produseres i Unionen med henblikk på eksport til tredjeland som ikke anvender EU ETS eller en lignende karbonpriseringsmekanisme, bør det utføres en vurdering før utgangen av overgangsperioden i henhold til forordning (EU) 2023/956. Dersom det i denne vurderingen konkluderes med at det foreligger en slik risiko for karbonlekkasje, bør Kommisjonen, dersom det er relevant, framlegge et forslag til regelverk for å håndtere denne risikoen for karbonlekkasje på en måte som er i samsvar med Verdens handelsorganisasjons regler. Videre bør medlemsstatene kunne bruke auksjonsinntekter for å håndtere eventuelle gjenværende risikoer for karbonlekkasje i CBAM-sektoren og i samsvar med reglene for statsstøtte. Dersom kvoter som stammer fra en reduksjon av den vederlagsfrie tildelingen i henhold til vilkårsreglene, ikke brukes fullt ut for å unnta anlegg med den laveste utslippsintensiteten fra den tverrsektorielle korrigeringen, bør 50 % av disse resterende kvotene legges til innovasjonsfondet. De øvrige 50 % bør auksjoneres på vegne av medlemsstatene, som bør bruke inntektene derfra til å håndtere eventuelle gjenværende risikoer for karbonlekkasje i CBAM-sektorene.
- 48) For bedre å gjenspeile den teknologiske utviklingen samtidig som det sikres insentiver til utslippsreduksjon og egnet belønning for innovasjon, bør minstejusteringen av utslippsstandardverdiene økes fra 0,2 % til 0,3 % per år, og den maksimale justeringen bør økes fra 1,6 % til 2,5 % per år. For perioden 2026–2030 bør utslippsstandardverdiene justeres innenfor et intervall på 6 % til 50 % sammenlignet med gjeldende verdi i perioden 2013–2020. For å skape forutsigbarhet for anlegg bør Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter der det fastsettes reviderte utslippsstandardverdier for vederlagsfri tildeling, så snart som mulig for perioden 2026–2030 innledes.
- 49) For å stimulere til nye banebrytende teknologier i stålindustrien, for å unngå en betydelig uforholdsmessig reduksjon i utslippsstandardverdien og på bakgrunn av stålindustriens spesielle situasjon, for eksempel den høye utslippsintensiteten og strukturen på

<sup>16</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/956 av 10. mai 2023 om opprettelse av en karbongrensejusteringsmekanisme (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 52).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- det internasjonale markedet og unionsmarkedet, er det nødvendig å utelukke fra beregningen av utslippsstandardverdien for flytende råjern for perioden 20026–2030 anlegg som var i drift i referanseperioden 2021–2022, og som ellers ville ha inngått i den beregningen på grunn av revisjonen av definisjonen av produktutslippsstandardverdien for flytende råjern.
- 50) For å belønne innovasjon og de som presterer best, bør anlegg med utslipp av klimagasser som ligger under gjennomsnittet for de 10 % mest effektive anleggene i henhold til en gitt utslippsstandard, unntas fra anvendelsen av den tverrsektorielle korreksjonsfaktoren. Kvoter som ikke tildeles på grunn av en reduksjon av den vederlagsfrie tildelingen i samsvar med vilkårsreglene, bør brukes til å dekke underskuddet i reduksjonen av den vederlagsfrie tildelingen som følge av at de som presterer best, utelukkes fra den tverrsektorielle korreksjonsfaktoren.
- 51) For å akselerere avkarboniseringen av økonomien og samtidig styrke Unionens industrielle konkurransevne bør ytterligere 20 millioner kvoter fra det antallet som ellers kunne ha blitt tildelt vederlagsfritt, og ytterligere 5 millioner kvoter fra det antallet som ellers kunne ha blitt auksjonert, gjøres tilgjengelige for innovasjonsfondet. I forbindelse med gjennomgåelsen av tidsskjemaet for og rekkefølgen av auksjoneringen for innovasjonsfondet opprettet ved kommisjonsforordning (EU) nr. 1031/2010<sup>17</sup> på bakgrunn av endringene som innføres med dette direktivet, bør Kommisjonen vurdere å gjøre flere midler tilgjengelige i de første årene av gjennomføringen av det reviderte direktiv 2003/87/EF for å fremme avkarboniseringen i relevante sektorer.
- 52) En overordnet strategi for innovasjon er avgjørende for å nå målene i forordning (EU) 2021/1119. På unionsplan støttes den nødvendige innsatsen innen forskning og innovasjon blant annet gjennom Horisont Europa, som omfatter betydelig finansiering og nye instrumenter for sektorene som omfattes av EU ETS. Kommisjonen bør derfor etterstrebe å oppnå synergier med Horisont Europa og, dersom det er relevant, med andre av Unionens finansieringsprogrammer.
- 53) Innovasjonsfondet bør støtte innovative teknikker, prosesser og teknologier, herunder oppskalering av slike teknikker, prosesser og teknologier, med henblikk på en bred utroling av disse i hele Unionen. Banebrytende innovasjon bør prioriteres ved valg av prosjekter som skal få støtte gjennom tilskudd.
- 54) Virkeområdet for innovasjonsfondet nevnt i artikkel 10a nr. 8 i direktiv 2003/87/EF bør utvides til å støtte innovasjon på området lav- og nullutslippsteknologier og -prosesser rettet mot drivstofforbruket i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer, herunder kollektive former for transport, for eksempel offentlig transport og turvognvirksomhet. Innovasjonsfondet bør dessuten støtte investeringer i avkarbonisering av sjøtransport, herunder investeringer i energieffektivitet for skip, havner og nærskipstrafikk, i elektrifisering av sektoren, i bærekraftige alternative drivstoff, for eksempel hydrogen og ammoniakk som framstilles av fornybare kilder, i utslippsfrie framdriftsteknologier, for eksempel vindteknologier, og i innovasjon med hensyn til skip med isklasse. Det bør legges særlig vekt på innovative prosjekter som bidrar til avkarbonisering av sjøfartssektoren og en reduksjon av sektorens klimavirkninger, herunder utslipp av sot. I den forbindelse bør Kommisjonen ta med spesifikke emner for dette i innovasjonsfondets forslagsinnbydelser. I disse forslagsinnbydelsene bør det tas hensyn til spørsmål som gjelder vern av biologisk mangfold, støy og vannforurensning. Når det gjelder sjøtransport, bør prosjekter med en tydelig merverdi for Unionen være støtteberettigede.
- 55) Ved artikkel 9 i delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/1122<sup>18</sup> er det fastsatt at dersom luftfartøyoperatørers flygninger ikke lenger omfattes av EU ETS, skal deres kontoer gis statusen «utelukket», og det kan ikke lenger innledes prosesser fra disse kontoene. For å bevare EU ETS' miljømessige integritet bør kvoter som ikke utstedes til luftfartøyoperatører fordi de har innstilt driften, brukes til å dekke en eventuell manglende innlevering fra disse operatørene, og eventuelle

<sup>17</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 1031/2010 av 12. november 2010 om tidsskjema, administrasjon og andre sider ved auksjonering av utslippskvoter for klimagasser i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet (EUT L 302 av 18.11.2010, s. 1).

<sup>18</sup> Delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/1122 av 12. mars 2019 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF med hensyn til EU-registerets virkemåte (EUT L 177 av 2.7.2019, s. 3).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- resterende kvoter bør brukes til å akselerere innsatsen for å takle klimaendringene ved at de overføres til innovasjonsfondet.
- 56) Teknisk bistand fra Kommisjonen med fokus på medlemsstater som det hittil er innsendt få eller ingen prosjekter fra, vil bidra til å oppnå et høyt antall prosjektsøknader om finansiering fra innovasjonsfondet i alle medlemsstater. Denne bistanden bør blant annet støtte aktiviteter som har som mål å forbedre kvaliteten på forslag til prosjekter i de medlemsstatene som det er innsendt få eller ingen prosjekter fra, for eksempel gjennom utveksling av informasjon, erfaringer og beste praksis, og å styrke de nasjonale kontaktpunktene aktiviteter. Andre tiltak med samme mål omfatter blant annet tiltak for å øke kjennskapet til finansieringsmuligheter og forbedre disse medlemsstatenes kapasitet til å identifisere og støtte potensielle prosjektsøkere. Prosjektpartnerskap på tvers av medlemsstatene og formidling av kontakt mellom potensielle søkere, særlig i forbindelse med storskalaprojekter, bør også fremmes.
- 57) For å styrke medlemsstatenes rolle i styringen av innovasjonsfondet og sikre større gjennom-siktighet bør Kommisjonen rapportere til Komiteen for klimaendringer om gjennomføringen av innovasjonsfondet med en analyse av de utvalgte prosjektenes forventede virkning per sektor og per medlemsstat. Kommisjonen bør også framlegge rapporten for Europaparlamentet og Rådet og offentliggjøre den. Forutsatt at søkerne samtykker, bør Kommisjonen, etter at en forslagsinnbydelse er avsluttet, underrette medlemsstatene om søknadene om finansiering av prosjekter på deres respektive territorier og gi dem detaljert informasjon om disse søknadene, slik at medlemsstatene lettere kan samordne støtten til prosjekter. Kommisjonen bør dessuten underrette medlemsstatene om listen over forhåndsutvalgte prosjekter før støtten tildeles. Medlemsstatene bør sikre at de nasjonale innarbeidingsbestemmelsene ikke hindrer innovasjon og er teknologinøytrale, og Kommisjonen bør yte teknisk bistand, særlig til medlemsstater med lav reell deltakelse, for å forbedre den reelle geografiske deltakelsen i innovasjonsfondet og øke den generelle kvaliteten på innsendte prosjekter. Kommisjonen bør også sikre omfattende overvåking og rapportering, herunder informasjon om framskrittene mot å oppnå en reell kvalitetsbasert geografisk dekning i hele Unionen og egnet oppfølging.
- 58) Med henblikk på tilpasning til den overordnede arten av EUs grønne giv bør prosjekter som tar for seg flere miljøvirkninger, prioriteres ved valg av prosjekter som støttes via tilskudd. For å støtte innføringen på markedet av og en raskere markedsgjennomtrengning for teknologiene og løsningene som får støtte, bør prosjekter som finansieres av innovasjonsfondet, utveksle kunnskap med andre relevante prosjekter og med unionsbaserte forskere som har en rettmessig interesse.
- 59) Differansekontrakter, differansekontrakter for karbon og fastpriskontrakter er viktige elementer for å utløse utslippsreduksjoner i industrien gjennom økt bruk av ny teknologi ved at de gir mulighet til å garantere de som investerer i innovative klimavennlige teknologier, en pris som belønner CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjoner ut over de som følger av det rådende karbonprisenivået i EU ETS. Tiltakene som innovasjonsfondet kan støtte, bør utvides for å gi støtte til prosjekter gjennom en konkurransebasert budordning som fører til tildeling av differansekontrakter, differansekontrakter for karbon eller fastpriskontrakter. En konkurransebasert budordning vil være en viktig ordning for å støtte utviklingen av avkarboniseringsteknologier og optimalisere bruken av tilgjengelige ressurser. Det vil også gi sikkerhet for de som investerer i disse teknologiene. For å minimere eventuelle betingede forpliktelser for Unionens budsjett bør det i forbindelse med utformingen av differansekontrakter og differansekontrakter for karbon sikres risikoreduksjon samt egnet dekning ved hjelp av en budsjettforpliktelse med full dekning for minst de to første rundene av differansekontrakter og differansekontrakter for karbon med bevilgninger som stammer fra inntektene fra auksjonering av kvoter tildelt i henhold til artikkel 10a nr. 8 i direktiv 2003/87/EF.
- For fastpriskontrakter foreligger det ikke slike risikoer, ettersom den rettslige forpliktelsen vil være dekket av en tilsvarende budsjettforpliktelse. Når de to første rundene av differansekontrakter og differansekontrakter for karbon er avsluttet, og hver gang det deretter er nødvendig, bør Kommisjonen dessuten gjennomføre en kvalitativ og kvantitativ vurdering av de finansielle risikoene forbundet med gjennomføringen av dem. Kommisjonen bør gis myndighet til å vedta en delegert rettsakt som bygger på resultatene av nevnte vurdering, for å fastsette et egnet avsetningsnivå i

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

stedet for full dekning for etterfølgende runder av differansekontrakter eller differansekontrakter for karbon. Ved en slik tilnærming bør det tas hensyn til alle faktorer som kan redusere de finansielle risikoene for Unionens budsjett, ut over kvotene som er tilgjengelige i innovasjonsfondet, for eksempel en mulig ansvarsdeling med medlemsstatene, på frivillig grunnlag, eller en mulig gjenforsikringsordning fra privat sektor. Det er derfor nødvendig å fastsette unntak fra deler av avdeling X i europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) 2018/1046<sup>19</sup>. Avsetningsnivået for de første to rundene av differansekontrakter og differansekontrakter for karbon bør være 100 %.

Som unntak fra artikkel 210 nr. 1, artikkel 211 nr. 1 og 2 og artikkel 218 nr. 1 i bør det i dette direktivet for etterfølgende runder av differansekontrakter og differansekontrakter for karbon imidlertid fastsettes et minste avsetningsnivå på 50 % og et tak på 30 % for den andelen av inntektene fra innovasjonsfondet som skal brukes til avsetning, og Kommisjonen bør på grunnlag av erfaringene fra de to første forslagsinnbydelsene kunne presisere det nødvendige avsetningsnivået og inntektene som skal brukes til avsetning. Det samlede finansielle ansvaret som dekkes over Unionens budsjett, bør derfor ikke overstige 60 % av inntektene fra auksjonering for innovasjonsfondet. Ettersom avsetninger generelt vil komme fra innovasjonsfondet, bør det dessuten gjøres unntak fra reglene i artikkel 212, 213 og 214 i forordning (EU, Euratom) 2018/1046 når det gjelder det felles avsetningsfondet som opprettes ved artikkel 212 i den forordningen. Differansekontraktene og differansekontraktene for karbon er av ny art, og det vil derfor også kunne bli nødvendig med unntak fra artikkel 209 nr. 2 bokstav d) og h) i den forordningen, ettersom de ikke er avhengige av giring/multiplikatorer eller avhenger helt av en forhåndsvurdering, fra artikkel 219 nr. 3 på grunn av forbindelsen til artikkel 209 nr. 2 bokstav d) og fra artikkel 219 nr. 6, ettersom gjennomføringspartnere ikke

vil ha kreditt- eller aksjeeksponeringer innenfor rammen av en garanti. Bruk av eventuelle unntak fra forordning (EU, Euratom) 2018/1046 bør begrenses til det som er nødvendig. Kommisjonen bør gis myndighet til å endre den maksimale andelen av inntektene fra innovasjonsfondet som skal brukes til avsetning, med høst 20 prosentpoeng over det som fastsettes i dette direktivet.

- 60) Innovasjonsfondet er underlagt den allmenne vilkårsordningen for beskyttelse av Unionens budsjett opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) 2020/2092<sup>20</sup>.
- 61) Dersom et anleggs virksomhet innstilles midlertidig, justeres den vederlagsfrie tildelingen til aktivitetsnivået som skal rapporteres hvert år. Vedkommende myndigheter kan dessuten midlertidig stanse utstedelsen av utslippskvoter til anlegg som har innstilt driften, så lenge det ikke er godtgjort at de vil gjenoppta driften. Det bør derfor ikke lenger kreves at anleggsoperatører overfor vedkommende myndighet skal godtgjøre at deres anlegg vil gjenoppta produksjonen innen en nærmere angitt og rimelig frist i tilfelle en midlertidig innstilling av virksomheten.
- 62) Korrigeringer av den vederlagsfrie tildelingen gitt til stasjonære anlegg i henhold til artikkel 11 nr. 2 i direktiv 2003/87/EF kan kreve at det tildeles ytterligere vederlagsfrie kvoter, eller at overskudd av kvoter tilbakeføres. Kvoter som er avsatt til nyinntredere i henhold til artikkel 10a nr. 7 i direktiv 2003/87/EF, bør brukes for disse formålene.
- 63) Siden 2013 har produsenter av elektrisk kraft vært forpliktet til å kjøpe alle kvotene de trenger for å produsere elektrisk kraft. I samsvar med artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF har noen medlemsstater imidlertid mulighet til å bruke vederlagsfri tildeling i en overgangsperiode med henblikk på modernisering av energisektoren for perioden 2021–2030. Tre medlemsstater har valgt å bruke denne muligheten. Med tanke på behovet for rask avkarbonisering, særlig i energisektoren, bør de berørte medlemsstatene bare kunne bruke denne vederlagsfrie tildelingen i en overgangsperiode for investeringer som gjøres fram til 31. desember 2024. De bør kunne legge til eventuelle resterende kvoter

<sup>19</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) 2018/1046 av 18. juli 2018 om finansielle regler for Unionens alminnelige budsjett, om endring av forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014 og (EU) nr. 283/2014 og beslutning nr. 541/2014/EU og om oppheving av forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 193 av 30.7.2018, s. 1).

<sup>20</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) 2020/2092 av 16. desember 2020 om en allmenn vilkårsordning for beskyttelse av Unionens budsjett (EUT L 433 I av 22.12.2020, s. 1).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

for perioden 2021–2030 som ikke brukes til slike investeringer, i det omfang de beslutter, til samlet antall kvoter som den berørte medlemsstaten mottar med henblikk på auksjonering, eller bruke dem til å støtte investeringer innenfor rammen av moderniseringsfondet. Med unntak av fristen for melding av kvoter bør kvoter som overføres til moderniseringsfondet, omfattes av de samme reglene for investeringer som gjelder for kvoter som allerede er overført i henhold til artikkel 10d nr. 4 i direktiv 2003/87/EF. For å sikre forutsigbarhet og gjennomsiktighet med hensyn til mengden kvoter som enten er tilgjengelig for auksjonering eller for vederlagsfri tildeling i en overgangsperiode, og med hensyn til aktivaene som forvaltes av moderniseringsfondet, bør medlemsstatene senest 15. mai 2024 underrette Kommisjonen om mengden resterende kvoter som skal brukes for hvert formål.

- 64) Moderniseringsfondets virkeområde bør tilpasses Unionens nyeste klimamål ved å kreve at investeringer er i samsvar med målene i EUs grønne giv og forordning (EU) 2021/1119, og ved å fjerne støtten til investeringer knyttet til energiproduksjon basert på fossile brenslers, unntatt når det gjelder støtte til slike investeringer med inntekter fra kvoter som frivillig er overført til moderniseringsfondet i samsvar med artikkel 10d nr. 4 i direktiv 2003/87/EF. På visse vilkår bør det dessuten fortsatt kunne gis begrenset støtte til slike investeringer med inntekter fra tildelingene nevnt i artikkel 10 nr. 1 tredje ledd i det direktivet, særlig dersom virksomheten anses som miljømessig bærekraftig i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/852<sup>21</sup> og med hensyn til kvotene som auksjoneres fram til 2027. For sistnevnte kategori av kvoter bør nedstrøms bruk av ikke-faste fossile brenslers dessuten ikke støttes med inntekter fra kvoter som auksjoneres etter 2028. Videre bør den prosentdelen av moderniseringsfondet som skal avsettes til prioriterte investeringer, økes til 80 % for moderniseringsfondets kvoter som overføres i samsvar med artikkel 10d nr. 4 i direktiv 2003/87/EF, og som omhandlet i artikkel 10 nr. 1 tredje ledd i det direktivet, og til 90 % for den ytter-

ligere mengden på 2,5 % fra samlet antall kvoter i Unionen.

Energieffektivitet, herunder innen industrien, transport, bygninger, landbruk og avfall, oppvarming og kjøling fra fornybare kilder og støtte til husholdninger for å bekjempe energifattigdom, herunder i landdistrikter og fjernliggende områder, bør inngå i de prioriterte investeringenes virkeområde. For å øke gjennomsiktigheten og for bedre å kunne vurdere virkningene av moderniseringsfondet bør investeringskomiteen rapportere årlig til Komiteen for klimaendringer om erfaringene med evalueringen av investeringer, særlig med hensyn til utslippsreduksjoner og reduksjonskostnader.

- 65) Ved direktiv (EU) 2018/410 ble det innført bestemmelser om at medlemsstatene bør ha mulighet til å slette kvoter fra sitt auksjonsvolum ved nedstenging av kapasiteten for produksjon av elektrisk kraft på sitt territorium. I lys av Unionens økte klimaambisjon og den raskere avkarboniseringen av sektoren for elektrisk kraft som følger av dette, er en slik sletting blitt stadig mer relevant. Kommisjonen bør derfor vurdere om medlemsstatenes bruk av sletting kan lettes ved en endring av de relevante delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til artikkel 10 nr. 4 i direktiv 2003/87/EF.
- 66) Justeringer av den vederlagsfrie tildelingen som ble innført ved direktiv (EU) 2018/410 og iverksatt ved Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1842<sup>22</sup>, forbedret effektiviteten og insentivene som vederlagsfri tildeling medfører, men økte den administrative byrden og gjorde at datoen som historisk sett er brukt til utstedelse av vederlagsfrie kvoter, 28. februar, ikke lenger kunne brukes. For bedre å ta hensyn til justeringene av den vederlagsfrie tildelingen bør overholdelsesyklusen justeres. Vedkommende myndigheters frist for vederlagsfri tildeling bør derfor utsettes fra 28. februar til 30. juni, og anleggsoperatørers frist for å innlevere kvoter bør utsettes fra 30. april til 30. september.
- 67) Ved Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/2066<sup>23</sup> fastsettes det regler

<sup>21</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/852 av 18. juni 2020 om etablering av et rammeverk for å fremme bærekraftige investeringer og om endring av forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 av 22.6.2020, s. 13).

<sup>22</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1842 av 31. oktober 2019 om regler for gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF med hensyn til ytterligere regler for justeringene av vederlagsfri tildeling av utslippskvoter på grunn av endringer i aktivitetsnivåene (EUT L 282 av 4.11.2019, s. 20).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

for overvåking av utslipp fra biomasse som er i samsvar med reglene for bruk av biomasse fastsatt i Unionens regelverk om fornybar energi. Etter hvert som regelverket blir mer fullstendig med hensyn til bærekraftskriteriene for biomasse med de siste reglene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001<sup>24</sup>, bør tildelingen av gjennomføringsmyndighet i artikkel 14 nr. 1 i direktiv 2003/87/EF uttrykkelig utvides til å omfatte vedtakelse av de nødvendige tilpasningene med henblikk på anvendelse av bærekraftskriterier for biomasse i EU ETS, herunder biodrivstoffer, flytende biobrensler og biomassebrensler. Dessuten bør Kommisjonen gis myndighet til å vedta gjennomføringsrettsakter for å presisere hvordan lagring av utslipp fra biomasse som består av en andel som kan nulltelles, og en andel som ikke kan nulltelles, skal medregnes.

- 68) Fornybare flytende og gassformige drivstoffer av ikke-biologisk opprinnelse og drivstoffer basert på gjenvunnet karbon kan være viktige for å redusere klimagassutslippene i sektorer der avkarbonisering er vanskelig. Dersom drivstoffer basert på gjenvunnet karbon og fornybare flytende og gassformige drivstoffer av ikke-biologisk opprinnelse framstilles av fanget CO<sub>2</sub> i forbindelse med en aktivitet som omfattes av dette direktivet, skal utslippene medregnes innenfor rammen av den aktiviteten. For å sikre at fornybare drivstoffer av ikke-biologisk opprinnelse og drivstoffer basert på gjenvunnet karbon bidrar til reduserte klimagassutslipp, og for å unngå dobbelttelling av drivstoffer som gjør det, bør myndigheten i artikkel 14 nr. 1 i direktiv 2003/87/EF uttrykkelig utvides til å omfatte Kommisjonens vedtakelse av gjennomføringsrettsakter der det fastsettes nødvendige justeringer for hvordan et eventuelt utslipp av CO<sub>2</sub> skal medregnes på en måte som sikrer at alle utslipp medregnes, herunder dersom slike drivstoffer framstilles av CO<sub>2</sub> som er fanget utenfor Unionen, samtidig som dobbelttelling unngås og det sikres at det finnes egnede insentiver for fangst av utslipp, idet det også

tas hensyn til behandlingen av disse drivstoffene i henhold til direktiv (EU) 2018/2001.

- 69) Ettersom det også forventes at CO<sub>2</sub> vil bli transportert på andre måter enn i rørledninger, for eksempel med skip og lastebil, bør det nåværende virkeområdet i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF som gjelder transport av klimagasser med henblikk på lagring, utvides til alle transportmidler for å sikre likebehandling og uavhengig av om transportmiddelet omfattes av EU ETS. Dersom utslippene fra transport også omfattes av en annen virksomhet i henhold til direktiv 2003/87/EF, bør utslippene medregnes i den andre virksomheten for å unngå dobbelttelling.
- 70) Det at anlegg som utelukkende bruker biomasse, ikke omfattes av EU ETS, har ført til situasjoner der anlegg som forbrenner en stor andel biomasse, har oppnådd uventede gevinster gjennom vederlagsfrie kvoter som langt overstiger de faktiske utslippene. Det bør derfor innføres en terskelverdi for forbrenning av biomasse som kan nulltelles, over hvilken anlegg unntas fra EU ETS. Innføring av en terskelverdi vil skape større sikkerhet med hensyn til hvilke anlegg som omfattes av EU ETS, og vil gjøre det mulig å foreta en mer jevn fordeling av vederlagsfrie kvoter til særlig sektorer der risikoen for karbonlekkasje er større. Terskelverdien bør settes til 95 %, slik at fordelene for anlegg ved fortsatt å være omfattet av EU ETS veies opp mot ulempene. Anlegg som har beholdt den fysiske kapasiteten til å brenne fossile brensler, bør derfor ikke gis insentiver til å gå tilbake til å bruke slike brensler. En terskelverdi på 95 % vil sikre at dersom et anlegg bruker fossile brensler med det formål å fortsatt være omfattet av EU ETS for å kunne nyte godt av vederlagsfri tildeling av kvoter, vil karbonkostnadene forbundet med bruken av disse fossile brenslene være tilstrekkelig høye til å virke avskrekkende.

Denne terskelverdien vil også sikre at anlegg der det brukes en betydelig mengde fossile brensler, fortsatt vil være omfattet av EU ETS' overvåkingsforpliktelser, slik at en potensiell omgåelse av eksisterende overvåkings-, rapporterings- og verifiseringsforpliktelser unngås. Samtidig bør anlegg som forbrenner en lavere andel biomasse som kan nulltelles, fortsatt oppmuntres, gjennom en fleksibel ordning, til å redusere forbrenningen av fossile brensler ytterligere, samtidig som de fortsatt omfattes av EU ETS fram til deres

<sup>23</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/2066 av 19. desember 2018 om overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF og om endring av kommisjonsforordning (EU) nr. 601/2012 (EUT L 334 av 31.12.2018, s. 1).

<sup>24</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001 av 11. desember 2018 om å fremme bruk av energi fra fornybare energikilder (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 82).



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

bruk av bærekraftig biomasse er så omfattende at det ikke lenger er berettiget at de omfattes av EU ETS. Erfaring har dessuten vist at en utelukkelse av anlegg som utelukkende bruker biomasse, som i realiteten er en terskelverdi på 100 %, bortsett fra forbrenning av fossile brensler i oppstarts- og avstengingsfasen, krever en ny vurdering og en mer presis definisjon. Terskelverdien på 95 % gjør det mulig å forbrenne fossile brensler i oppstarts- og avstengingsfasen.

- 71) For å stimulere til bruk av lav- og nullutslipps-teknologier bør medlemsstatene gi anleggsoperatører mulighet til å forbli omfattet av EU ETS fram til utgangen av inneværende og neste femårsperiode nevnt i artikkel 11 nr. 1 i direktiv 2003/87/EF dersom anlegget endrer sin produksjonsprosess for å redusere sine klimagassutslipp og ikke lenger oppfyller terskelverdien for den samlede nominelle termiske effekten på 20 MW.
- 72) Den europeiske verdipapir- og markedstilsynsmyndighet (ESMA) offentliggjorde sin sluttrapport om utslippskvoter og tilhørende derivater 28. mars 2022. Rapporten er en omfattende analyse av det europeiske karbonmarkedets integritet og inneholder sakkunnskap og anbefalinger om hvordan et vel fungerende karbonmarked kan opprettholdes. Med henblikk på en løpende overvåking av markedets integritet og gjennomsiktighet bør ESMA rapportering skje regelmessig. ESMA vurderer allerede markedsutviklingen og gir, ved behov, anbefalinger på sitt kompetanseområde i sin rapport om utviklingstrender, risikoer og sårbarhet i samsvar med artikkel 32 nr. 3 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 1095/2010<sup>25</sup>. En analyse av det europeiske karbonmarkedet, som omfatter auksjonering av utslippskvoter, handel på handelsplasser og OTC-handel med utslippskvoter og derivater av disse, bør inngå i denne årlige rapporteringen. Denne forpliktelsen vil føre til en strømlinjeforming av ESMA rapportering og gjøre det mulig å sammenligne markeder, særlig på grunn av de sterke koblingene mellom EU ETS og råvarederivatmarkedene.

En slik regelmessig analyse foretatt av ESMA bør særlig overvåke en eventuell volatilitet og prisutvikling på markedet, auksjons- og handelsvirksomheten på markedet, likviditet og handelsvolumer samt kategoriene av markedsdeltakere og deres handelsatferd, herunder spekulativ aktivitet som har en betydelig innvirkning på prisene. Vurderingene bør, dersom det er relevant, inneholde anbefalinger for å forbedre markedets integritet og gjennomsiktighet samt rapporteringsforpliktelser, og for å forbedre forebygging og avdekking av markedsmissbruk og bidra til å opprettholde velordnede markeder for utslippskvoter og tilhørende derivater. Kommisjonen bør ta behørig hensyn til vurderingene og anbefalingene i den årlige rapporten om karbonmarkedet og, ved behov, i rapportene for å sikre at karbonmarkedet fungerer bedre.

- 73) For ytterligere å stimulere til de investeringene som er nødvendige for å avkarbonisere fjernvarme og håndtere sosiale aspekter knyttet til høye energipriser og den høye klimagassutslippsintensiteten i fjernvarmeanlegg, bør anleggsoperatører i medlemsstater med en svært høy andel av utslipp fra fjernvarmeanlegg sammenlignet med økonomiens størrelse kunne søke om ytterligere vederlagsfri tildeling for fjernvarmeanlegg i en overgangsperiode, og merverdien av den vederlagsfrie tildelingen bør investeres for å oppnå en betydelig reduksjon av utslippene før 2030. For å sikre at disse reduksjonene finner sted, bør den ytterligere vederlagsfrie tildelingen i overgangsperioden være betinget av at det foretas investeringer, og at det oppnås utslippsreduksjoner som fastsatt i klimanøytralitetsplanene som anleggsoperatørene skal utarbeide for sine relevante anlegg.
- 74) Uventede eller plutselige svært høye prisøkninger på karbonmarkedet kan ha negativ innvirkning på forutsigbarheten på markedet, noe som er svært viktig for å kunne planlegge investeringer i avkarbonisering. Tiltaket som får anvendelse ved svært høye prissvingninger på markedet for handel med utslippskvoter, og som omfattes av kapittel II og III i direktiv 2003/87/EF, bør derfor styrkes på en grundig måte for å forbedre dets evne til å reagere på umotiverte prissvingninger. Dersom det utløsende vilkåret basert på økningen av den gjennomsnittlige kvoteprisen oppfylles, bør dette regelbaserte beskyttelsestiltaket få anvendelse automatisk

<sup>25</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1095/2010 av 24. november 2010 om opprettelse av en europeisk tilsynsmyndighet (Den europeiske verdipapir- og markedstilsynsmyndighet), om endring av beslutning nr. 716/2009/EF og om oppheving av kommisjonsbeslutning 2009/77/EF (EUT L 331 av 15.12.2010, s. 84).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

og dermed føre til frigivelse av et forhåndsfastsatt antall kvoter fra markedsstabilitetsreserven opprettet ved europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2015/1814<sup>26</sup>. Det utløsende vilkåret bør overvåkes nøye av Kommisjonen og offentliggjøres månedlig for å forbedre gjennomsliktigheten. For å sikre korrekt auksjonering av kvotene som frigis fra markedsstabilitetsreserven i henhold til dette beskyttelsestiltaket, og for å forbedre forutsigbarheten på markedet, bør dette tiltaket ikke få anvendelse igjen før tidligst tolv måneder etter avslutningen av den foregående frigivelsen av kvoter på markedet innenfor rammen av tiltaket.

- 75) I kommisjonsmeldingen av 17. september 2020 med tittelen «Stepping up Europe's 2030 climate ambition – Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people» understrekes den særlige utfordringen med å redusere utslippene i bygningssektoren og veitransportsektoren. Kommisjonen varslet derfor at en ytterligere utvidelse av handelen med utslippskvoter kan omfatte utslipp fra bygninger og veitransport og påpekte at inkludering av alle utslipp fra brenselforbrenning vil kunne innebære store fordeler. Handelen med utslippskvoter bør få anvendelse på brenslere som brukes til forbrenning i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer som svarer til industriell virksomhet som ikke omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, for eksempel oppvarming av industrianlegg (heretter kalt «bygningsektoren, veitransportsektoren og andre sektorer»). For disse sektorene bør det opprettes en separat, men parallell ordning for handel med utslippskvoter for å unngå eventuelle forstyrrelser av den velfungerende ordningen for handel med utslippskvoter for stasjonære anlegg og luftfart. Den nye ordningen ledsages av supplerende strategier som danner grunnlag for markedsdeltakerenes forventninger, og har som mål å oppnå et karbonprissignal for hele økonomien, samtidig som den inneholder tiltak for å unngå unødvendige prisvirkninger. Tidligere erfaring har vist at utviklingen av den nye ordningen krever at det opprettes et effektivt system for overvåking, rapportering og verifisering.

For å sikre synergier og sammenheng med Unionens eksisterende infrastruktur for EU ETS bør det innføres en ordning for handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer gjennom en endring av direktiv 2003/87/EF.

- 76) For å opprette den nødvendige gjennomføringsrammen og fastsette en rimelig tidsramme for å nå målet for 2030 bør handelen med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer starte i 2025. I løpet av de første årene bør det kreves at de regulerte enhetene har en utslippstilatelsetelse for klimagasser og rapporterer sine utslipp for perioden 2024–2026. Utstedelsen av kvoter og samsvarsforpliktelsene for disse enhetene bør få anvendelse fra 2027. Denne rekkefølgen vil gjøre det mulig å starte handelen med utslippskvoter i disse sektorene på en velordnet og effektiv måte. Det vil også gjøre det mulig å innføre tiltak for å sikre en sosialt rettferdig innføring av handel med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer med henblikk på å redusere innvirkningen karbonprisen har på sårbare husholdninger og transportbrukere.
- 77) Det svært store antallet foretak med lave utslipp i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer gjør at det ikke er mulig å fastsette reguleringspunktet for enheter som slipper ut klimagasser direkte, slik tilfellet er for stasjonære anlegg og luftfart. Av hensyn til den tekniske gjennomførbarheten og den administrative effektiviteten er det derfor mer hensiktsmessig å fastsette reguleringspunktet lenger oppstrøms i forsyningskjeden. Det som utløser samsvarsforpliktelsen i henhold til den nye ordningen for handel med utslippskvoter bør være frigivelse for forbruk av brenslere som brukes til forbrenning i bygningssektoren og veitransportsektoren, herunder til veitransport av klimagasser med henblikk på geologisk lagring, og i de andre sektorene som svarer til industrivirksomhet som ikke omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EF. For å unngå dobbeltdekning bør frigivelse for forbruk av brenslere som brukes i virksomhet i henhold til vedlegg I til det direktivet, ikke omfattes.
- 78) De regulerte enhetene i bygningssektoren, veitransportsektoren og de andre sektorene samt reguleringspunktet bør defineres i samsvar med særavgiftsordningen opprettet ved rådsdirektiv (EU) 2020/262<sup>27</sup>, med nødvendige tilpasninger, ettersom det i det direktivet

<sup>26</sup> Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2015/1814 av 6. oktober 2015 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser og om endring av direktiv 2003/87/EF (EUT L 264 av 9.10.2015, s. 1).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

allerede fastsettes et robust kontrollsystem for alle brenselmengder som frigis for forbruk, med henblikk på betaling av særavgifter. Sluttforbrukere av brenslere i disse sektorene bør ikke være underlagt forpliktelsene i henhold til direktiv 2003/87/EF.

- 79) De regulerte enhetene som omfattes av ordningen for handel med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer, bør være underlagt de samme kravene til utslippstillatelser for klimagasser som operatører av stasjonære anlegg. Det er nødvendig å fastsette regler for søknader om tillatelse, vilkår for utstedelse av tillatelser og innhold, gjennomgåelse og eventuelle endringer som gjelder den regulerte enheten. For at den nye ordningen skal kunne innledes på en velordnet måte, bør medlemsstatene sikre at regulerte enheter som omfattes av den nye ordningen for handel med utslippskvoter, har en gyldig tillatelse fra og med ordningens start i 2025.
- 80) Samlet antall kvoter for den nye ordningen for handel med utslippskvoter bør følge et lineært forløp for å nå utslippsreduksjonsmålet for 2030, idet det tas hensyn til det kostnadseffektive bidraget fra bygningssektoren og veitransportsektoren på 43 % utslippsreduksjoner innen 2030 sammenlignet med 2005 og fra de andre sektorene, det vil si et kombinert kostnadseffektivt bidrag på 42 % utslippsreduksjoner innen 2030 sammenlignet med 2005. Samlet antall kvoter bør fastsettes første gang i 2027 for å følge et forløp som starter i 2024 fra verdien av utslippsgrensene for 2024, beregnet i samsvar med artikkel 4 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842<sup>27</sup> på grunnlag av referanseutslippene for de omfattede sektorene for 2005 og perioden 2016–2018 som fastsatt i henhold til artikkel 4 nr. 3 i den forordningen. Den lineære reduksjonsfaktoren bør derfor settes til 5,10 %. Fra 2028 bør samlet antall kvoter fastsettes på grunnlag av de gjennomsnittlige rapporterte utslippene for 2024, 2025 og 2026 og minske med den samme absolutte årlige reduksjons-
- satsen som den fastsatt fra 2024, noe som svarer til en lineær reduksjonsfaktor på 5,38 % sammenlignet med den sammenlignbare verdien for 2025 for forløpet definert over. Dermed disse utslippene er betydelig høyere enn denne forløpskurven, og dersom et slikt avvik ikke skyldes små forskjeller i metodene for måling av utslipp, bør den lineære reduksjonsfaktoren justeres for å nå utslippsreduksjonsnivået som kreves i 2030.
- 81) Auksjonering av kvoter er den enkleste og den økonomisk mest effektive metoden for tildeling av utslippskvoter og gjør det også mulig å unngå uventede gevinster. Både bygningssektoren og veitransportsektoren er under et relativt lite eller ikke-eksisterende konkurransepress fra land utenfor Unionen og er ikke utsatt for en risiko for karbonlekasje. Kvoter for bygninger og veitransport bør derfor bare tildeles gjennom auksjonering uten vederlagsfri tildeling.
- 82) For å sikre en smidig start på den nye ordningen for handel med utslippskvoter, og idet det tas hensyn til de regulerte enhetenes behov for å sikre eller forhåndskjøpe kvoter for å redusere sin pris- og likviditetsrisiko, bør en større mengde kvoter auksjoneres på et tidlig stadium. I 2027 bør auksjonsvolumene derfor være 30 % høyere enn samlet antall kvoter for 2027. Denne mengden vil være tilstrekkelig til å gi likviditet, både dersom utslippene reduseres i tråd med de nødvendige reduksjonene, og dersom utslippsreduksjonene bare gjennomføres gradvis. De nærmere reglene for denne forhåndsdistribusjonen av auksjonsvolumer bør fastsettes i en delegert rettsakt om auksjonering som vedtas i henhold til artikkel 10 nr. 4 i direktiv 2003/87/EF.
- 83) Fordelingsreglene for auksjonsandeler er ytterst relevante for alle auksjonsinntekter som tilfaller medlemsstatene, særlig i lys av behovet for å styrke medlemsstatenes evne til å håndtere de sosiale virkningene av et karbonprissignal i bygningssektoren og veitransportsektoren. Selv om bygningssektoren, veitransportsektoren og de andre sektorene er svært forskjellige, er det hensiktsmessig å fastsette en felles fordelingsregel tilsvarende den som gjelder for stasjonære anlegg. Størstedelen av kvotene bør fordeles blant alle medlemsstatene på grunnlag av den gjennomsnittlige fordelingen av utslippene innen veitransport, kommersielle og institusjonelle bygninger og bygninger som brukes til boligformål, i perioden 2016–2018.

<sup>27</sup> Rådskomiteen (EU) 2020/262 av 19. desember 2019 om fastsettelse av en alminnelig ordning for særavgift (EUT L 58 av 27.2.2020, s. 4).

<sup>28</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842 av 30. mai 2018 om medlemsstatenes bindende årlige reduksjoner av klimagassutslipp i tidsrommet 2021–2030 som bidrag til klimatiltak for å oppfylle forpliktelsene i henhold til Paris-avtalen, og om endring av forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 av 19.6.2018, s. 26).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- 84) Innføringen av karbonprisen i bygningssektoren og veitransportsektoren bør følges av en effektiv sosial kompensasjon, særlig med tanke på de eksisterende nivåene av energifattigdom. Rundt 34 millioner europeere, det vil si nesten 6,9 % av Unionens befolkning, oppga i en undersøkelse på unionsplan fra 2021 at de ikke har råd til å varme opp hjemmene sine i tilstrekkelig grad. For å oppnå en effektiv sosial og fordelingsmessig kompensasjon bør medlemsstatene pålegges å bruke auksjonsinntektene fra handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer til de klima- og energirelaterte formålene som allerede er angitt for den eksisterende ordningen for handel med utslippskvoter, idet det gis prioritet til virksomhet som kan bidra til å håndtere sosiale aspekter ved handelen med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer, eller til tiltak som spesifikt legges til for å løse relaterte problemer for disse sektorene, herunder relaterte politiske tiltak i henhold til direktiv 2012/27/EU.

Et nytt sosialt klimafond opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/955<sup>29</sup> vil gi målrettet finansiering til medlemsstatene for å støtte de mest berørte sårbare gruppene, særlig husholdninger som er rammet av energi- eller transportfattigdom. Det sosiale klimafondet vil fremme rettferdighet og solidaritet mellom og i medlemsstatene og samtidig redusere risikoen for energi- og transportfattigdom i overgangsperioden. Det vil bygge videre på og supplere eksisterende solidaritetsordninger i synergi med andre av Unionens utgiftsprogrammer og fond. 50 millioner kvoter fra EU ETS i henhold til artikkel 10a nr. 8b i direktiv 2003/87/EF og 150 millioner kvoter fra handel med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer samt inntekter fra auksjonering av kvoter som gjelder bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer, opptil høyst EUR 65 000 000 000, bør brukes til å finansiere det sosiale klimafondet i form av eksterne inntekter avsatt til bestemte formål på midlertidig og ekstraordinært grunnlag i påvente av drøftingene av og forhandlingene om Kommisjonens forslag av 22. desember

2021 om en rådsbeslutning som endrer beslutning (EU, Euratom) 2020/2053 om systemet for Den europeiske unions egne midler når det gjelder opprettelse av en ny kategori egne midler basert på EU ETS i samsvar med artikkel 311 tredje ledd i TEUV.

Det er nødvendig å fastsette at dersom en beslutning vedtas i samsvar med artikkel 311 tredje ledd i TEUV om opprettelse av denne nye kategorien egne midler, bør den samme inntekten opphøre å være en ekstern inntekt avsatt til et bestemt formål når en slik beslutning trer i kraft. Når det gjelder det sosiale klimafondet, skal Kommisjonen, dersom en slik beslutning vedtas, ved behov framlegge de nødvendige forslagene i samsvar med artikkel 27 nr. 4 i forordning (EU) 2023/955. Dette berører ikke resultatet av forhandlingene om den flerårige finansielle rammen etter 2027.

- 85) Rapportering om bruken av auksjonsinntekter bør tilpasses den nåværende rapporteringen fastsatt ved forordning (EU) 2018/1999.
- 86) Regulerte enheter som omfattes av den nye ordningen for handel med utslippskvoter, bør innlevere kvoter for sine verifiserte utslipp som tilsvarer de brenselmengdene de har frigitt for forbruk. De bør innlevere kvoter for første gang for sine verifiserte utslipp i 2027. For å minimere den administrative byrden bør en rekke regler som får anvendelse på den eksisterende ordningen for handel med utslippskvoter for stasjonære anlegg og luftfart, få anvendelse på den nye ordningen for handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer med de nødvendige tilpasningene. Dette omfatter særlig regler for overføring, innlevering og sletting av kvoter samt regler for kvoters gyldighet, sanksjoner, vedkommende myndigheter og medlemsstatenes rapporteringsforpliktelser.
- 87) Visse medlemsstater har allerede nasjonale CO<sub>2</sub>-avgifter som gjelder for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer som omfattes av vedlegg III til direktiv 2003/87/EF. Det bør derfor innføres et midlertidig unntak fram til utgangen av 2030. For å sikre at målene i direktiv 2003/87/EF nås, og at den nye ordningen for handel med utslippskvoter er konsekvent, bør det bare være mulig å anvende dette unntaket dersom den nasjonale avgiftssatsen er høyere enn den gjennomsnittlige auksjonsprisen for det relevante året, og den bør bare få anvendelse på

<sup>29</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/955 av 10. mai 2023 om opprettelse av et sosialt klimafond og om endring av forordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 1).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

innleveringsforpliktelsen for de regulerte enhetene som betaler en slik avgift. For å sikre en stabil og gjennomiktig ordning bør Kommisjonen underrettes om den nasjonale avgiften, herunder relevante avgiftssatser, innen utgangen av fristen for innarbeiding av dette direktivet i nasjonal rett. Unntaket bør ikke påvirke eksterne inntekter avsatt til et bestemt formål for det sosiale klimafondet eller, dersom det er fastsatt i samsvar med artikkel 311 tredje ledd i TEUV, egne midler basert på auksjonsinntekter fra handel med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer.

- 88) For at handelen med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer skal være effektiv, bør det med en høy grad av sikkerhet og til en rimelig kostnad være mulig å overvåke utslipp. Utslipp bør tildeles regulerte enheter på grunnlag av brenselmengdene som frigis for forbruk, og kombineres med en utslippsfaktor. Regulerte enheter bør på en pålitelig og nøyaktig måte kunne identifisere og differensiere sektorene der brenslene frigis for forbruk, samt sluttbrukerne av brenslene, for å unngå uønskede virkninger, for eksempel dobbelttelling av utslipp i den eksisterende EU ETS og den nye ordningen for handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer ikke kan unngås, eller dersom det oppstår kostnader som følge av innlevering av kvoter for utslipp fra virksomhet som ikke omfattes av direktiv 2003/87/EF, bør medlemsstatene bruke slike inntekter til å kompensere for den uunngåelige dobbelttelling eller andre slike kostnader utenfor bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer i samsvar med unionsretten. Kommisjonen bør derfor gis gjennomføringsmyndighet for å sikre ensartede vilkår for å unngå dobbelttelling og innlevering av kvoter for utslipp som ikke omfattes av ordningen for handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer, samt for å gi finansiell kompensasjon. For ytterligere å begrense eventuelle problemer med dobbelttelling bør fristene for overvåking og innlevering i den nye ordningen for handel med utslippskvoter være én måned etter fristene for stasjonære anlegg og luftfart i den eksisterende ordningen. For å sikre tilstrekkelige data til å fastslå samlet antall kvoter for perio-

den 2028–2030 bør de regulerte enhetene som har en tillatelse når ordningen starter i 2025, rapportere sine historiske utslipp for 2024.

- 89) Gjennomsliktighet med hensyn til karbonkostnader og i hvilken grad de føres over på forbrukerne, er av stor betydning for å muliggjøre raske og kostnadseffektive utslippsreduksjoner i alle sektorer av økonomien. Dette er særlig viktig i en ordning for handel med utslippskvoter som er basert på forpliktelser oppstrøms. Den nye ordningen for handel med utslippskvoter er ment å gi regulerte enheter insentiv til å redusere brenslenes karboninnhold, og slike enheter bør ikke oppnå urettmessig fortjeneste ved å føre flere karbonkostnader over på forbrukerne enn de pådrar seg. Selv om full auksjonering av utslippskvoter innenfor rammen av ordningen for handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer allerede begrenser forekomsten av slik urettmessig fortjeneste, bør Kommisjonen overvåke i hvilken grad regulerte enheter fører over karbonkostnader, slik at uventede gevinster unngås. I forbindelse med kapittel IVa bør Kommisjonen årlig, om mulig per brenseltype, rapportere om det gjennomsnittlige nivået for karbonkostnadene som er blitt ført over på forbrukerne i Unionen.
- 90) Det bør innføres tiltak for å håndtere den potensielle risikoen for svært høye prisøkninger som, dersom de er spesielt høye ved starten av den nye ordningen for handel med utslippskvoter, kan undergrave husholdningenes og enkeltpersonenes villighet til å investere i å redusere egne klimagassutslipp. Disse tiltakene bør supplere beskyttelsestiltakene i markedsstabilitetsreserven som ble tatt i bruk i 2019. Selv om karbonprisen fortsatt vil bli bestemt av markedet, vil beskyttelsestiltakene bli utløst av en regelbasert automatisk mekanisme, der kvoter frigis fra markedsstabilitetsreserven bare dersom et eller flere konkrete utløsende vilkår basert på økningen i den gjennomsnittlige kvoteprisen er oppfylt. Denne supplerende mekanismen bør også ha en svært høy grad av reaktivitet for å håndtere svært høy volatilitet som følge av andre faktorer enn endringer i de grunnleggende markedsforholdene. Tiltakene bør tilpasses forskjellige nivåer av svært høye prisøkninger, noe som vil føre til forskjellige grader av intervensjon. De utløsende vilkårene bør overvåkes nøye av Kommisjonen,

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

og Kommisjonen bør vedta tiltakene så raskt som mulig når disse vilkårene er oppfylt. Dette bør ikke berøre eventuelle oppfølgings-tiltak som medlemsstatene måtte vedta for å håndtere negative sosiale virkninger.

- 91) For å gi borgerne økt sikkerhet for at karbonprisen i de første årene av den nye ordningen for handel med utslippskvoter ikke overstiger EUR 45, er det hensiktsmessig å inkludere en ytterligere prisstabilitetsmekanisme for å frigi kvoter fra markedsstabilitetsreserven dersom karbonprisen overstiger dette nivået. I prinsippet bør dette tiltaket få anvendelse én gang i løpet av en tolv månedersperiode. Det bør imidlertid også kunne anvendes på nytt i samme tolv månedersperiode dersom Kommisjonen med bistand fra Komiteen for klimaendringer vurderer at prisutviklingen berettiger en ny frigivelse av kvoter. I lys av denne mekanismens mål om å sikre stabilitet i de første årene av den nye ordningen for handel med utslippskvoter bør Kommisjonen vurdere hvordan den fungerer, og om den bør videreføres etter 2029.
- 92) Som en ytterligere beskyttelsesmekanisme før handelen med utslippskvoter innledes i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer, bør det være mulig å utsette anvendelsen av taket og innleveringsforpliktelsene dersom engrosprisene på gass eller olje er eksepsjonelt høye i forhold til historiske trender. Mekanismen bør være automatisk, noe som betyr at anvendelsen av taket og innleveringsforpliktelsene skal utsettes med ett år dersom konkrete energiprisutløsende faktorer er oppfylt. Referanseprisene bør fastsettes på grunnlag av referansekontrakter på engrosmarkedene for gass og olje som er umiddelbart tilgjengelige og de mest relevante for sluttforbrukere. Separate utløsende vilkår for gass- og oljepriser bør overveies, ettersom prisutviklingen for gass og olje følger forskjellige historiske trender. Av hensyn til markedssikkerheten bør Kommisjonen i tilstrekkelig god tid skape klarhet om anvendelsen av utsettelsen gjennom en melding i *Den europeisk unions tidende*.
- 93) Bruken av handel med utslippskvoter i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer bør overvåkes av Kommisjonen, herunder graden av priskonvergens med den eksisterende EU ETS, og ved behov bør det foreslås en gjennomgåelse for Europaparlamentet og Rådet for å forbedre effektiviteten, administreringen og den praktiske bru-

ken av handel med utslippskvoter for disse sektorene på grunnlag av ervervet kunnskap og økt priskonvergens. Det bør kreves at Kommisjonen framlegger den første rapporten om dette senest 1. januar 2028.

- 94) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av artikkel 3ga nr. 2, artikkel 3gf nr. 2 og 4, artikkel 10b nr. 4, artikkel 12 nr. 3-d og 3-c, artikkel 14 nr. 1, artikkel 30f nr. 3 og 5 og artikkel 30h nr. 7 i direktiv 2003/87/EF bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. For å sikre synergieffekt med de eksisterende rammereglene bør tildelingen av gjennomføringsmyndighet i artikkel 14 og 15 i det direktivet utvides til også å omfatte bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer. Denne gjennomføringsmyndigheten, unntatt gjennomføringsmyndigheten i forbindelse med artikkel 3gf nr. 2 og artikkel 12 nr. 3-d og 3-c i direktiv 2003/87/EF, bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011<sup>30</sup>.
- 95) For å nå målene i dette direktivet og annet EU-regelverk, særlig målene i forordning (EU) 2021/1119, bør Unionen og medlemsstatene ved gjennomføring av forskjellige typer politikk basere seg på den nyeste vitenskapelige dokumentasjonen. Når det europeiske vitenskapelige rådgivende organ om klimaendringer gir vitenskapelig rådgivning og utferdiger rapporter om EU ETS, bør Kommisjonen derfor ta hensyn til slik rådgivning og slike rapporter, særlig når det gjelder behovet for ytterligere politikk og tiltak på unionsplan for å sikre overholdelse av målene i forordning (EU) 2021/1119, og ytterligere politikk og tiltak på unionsplan i lys av ambisjonene og den miljømessige integriteten i forbindelse med globale markedsbaserte tiltak for luftfart og sjøtransport.
- 96) For å anerkjenne EU ETS-inntektenes bidrag til klimaomstillingen, bør det innføres et EU ETS-merke. Blant andre tiltak for å sikre at finansieringen fra EU ETS framgår klart, bør medlemsstatene og Kommisjonen sikre at det for prosjekter og virksomhet som får støtte gjennom moderniseringsfondet og innovasjonsfondet, tydelig framgår at dette stammer

<sup>30</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

fra EU ETS-inntekter gjennom en egnet merking.

- 97) Med henblikk på å nå målet om klimanøytralitet fastsatt i artikkel 2 nr. 1 i forordning (EU) 2021/1119 bør det fastsettes et klimamål for 2040 som omfatter hele Unionen, på grunnlag av et forslag til regelverk for å endre den forordningen. EU ETS bør revideres for å bringe ordningen i samsvar med Unionens klimamål for 2040. Som følge av dette bør Kommisjonen senest i juli 2026 rapportere til Europaparlamentet og Rådet om en rekke aspekter ved EU ETS, og rapporten bør, dersom det er relevant, følges av et forslag til regelverk og en konsekvensutredning. I samsvar med forordning (EU) 2021/1119 bør reduksjon av direkte utslipp prioriteres, og disse vil måtte suppleres med økte karbonopptak for å oppnå klimanøytralitet. Kommisjonen bør derfor senest i juli 2026 blant annet rapportere til Europaparlamentet og Rådet om hvordan utslipp som tas opp fra atmosfæren og lagres på en sikker og permanent måte, for eksempel gjennom direkte fangst fra luften, potensielt kan omfattes av handel med utslippskvoter uten motregning av de nødvendige utslippsreduksjonene. Så lenge alle fasene i levetiden til et produkt der det brukes fanget karbon, ikke er underlagt karbonprising, særlig i avfallsforbrenningsfasen, vil medregning av utslipp på det tidspunktet da de frigis fra produkter til atmosfæren, føre til for lav telling av utslippene.

For å regulere fangsten av karbon på en måte som reduserer nettoutslippene og sikrer at alle utslipp medregnes, og at dobbelttelling unngås, samtidig som det skapes økonomiske insentiver, bør Kommisjonen senest i juli 2026 vurdere om alle klimagassutslippene som omfattes av direktiv 2003/87/EF, faktisk er medregnet, og om dobbelttelling faktisk er unngått. Den bør særlig vurdere medregningen av de klimagassene som anses for å ha blitt fanget og brukt i et produkt på en annen måte enn den som er nevnt i artikkel 12 nr. 3b, og ta hensyn til de etterfølgende fasene, herunder disponering og avfallsforbrenning. Kommisjonen bør også rapportere til Europaparlamentet og Rådet om muligheten til å senke terskelverdien for den samlede nominelle termiske effekten på 20 MW for virksomheten angitt i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, idet det tas hensyn til de miljømessige fordelene og den administrative byrden.

- 98) Senest i juli 2026 bør Kommisjonen også vurdere muligheten for å inkludere kommu-

nale avfallsforbrenningsanlegg i EU ETS, særlig med henblikk på inkludering av disse fra 2028, og framlegge en rapport om dette for Europaparlamentet og Rådet som følges av en vurdering av det potensielle behovet for å gi en medlemsstat mulighet til å avvike fra dette fram til utgangen av 2030, idet det tas hensyn til viktigheten av at alle sektorer bidrar til utslippsreduksjoner. Inkludering av kommunale avfallsforbrenningsanlegg i EU ETS vil bidra til den sirkulære økonomien ved at det oppmuntres til gjenvinning, gjenbruk og reparasjon av produkter, samtidig som det også vil bidra til avkarbonisering av hele økonomien. Inkludering av kommunale avfallsforbrenningsanlegg vil kunne styrke insentivene til bærekraftig avfallshåndtering i samsvar med avfallshierarkiet og skape like konkurransevilkår mellom regionene som har inkludert kommunal avfallsforbrenning i virkeområdet for EU ETS.

For å unngå at avfall fra kommunale avfallsforbrenningsanlegg omledes til deponier i Unionen, som genererer utslipp av metan, og for å unngå eksport av avfall til tredjeland, som kan ha en negativ virkning på miljøet, bør Kommisjonen i sin rapport ta hensyn til en potensiell omlodning av avfall til deponier i Unionen og eksport av avfall til tredjeland. Kommisjonen bør også ta hensyn til virkningene på det indre marked, en potensiell konkurransevridning, miljømessig integritet, tilpasning til målene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF<sup>31</sup> og robusthet og nøyaktighet med hensyn til overvåking og beregning av utslipp. Med tanke på utslippene av metan fra deponering og for å unngå å skape ulike konkurransevilkår bør Kommisjonen også vurdere muligheten for å inkludere andre avfallshåndteringsprosesser, for eksempel deponering, fermentering, kompostering og mekanisk-biologisk behandling, i EU ETS når den vurderer om det er mulig å inkludere kommunale avfallsforbrenningsanlegg.

- 99) For å vedta allmenngyldige ikke-regelverksakter som supplerer eller endrer visse ikke-grunnleggende bestemmelser i en regelverksakt, bør myndigheten til vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen med hensyn til tidsskjema, administrasjon og andre sider ved auksjone-

<sup>31</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF av 19. november 2008 om avfall og om oppheving av visse direktiver (EUT L 312 av 22.11.2008, s. 3).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

ring, reglene for anvendelse av vilkårsordningen, reglene for driften av innovasjonsfondet, reglene for driften av den konkurransebaserte budordningen i forbindelse med differansekontrakter og differansekontrakter for karbon, kravene for å anse at klimagasser er blitt permanent kjemisk bundet i et produkt, og utvidelse av virksomheten nevnt i vedlegg III til direktiv 2003/87/EF til andre sektorer. For å sikre synergier med de eksisterende rammereglene bør delegeringen nevnt i artikkel 10 nr. 4 i direktiv 2003/87/EF som gjelder tidsskjema, administrasjon og andre sider ved auksjonering, utvides til også å omfatte bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming<sup>32</sup>. For å sikre lik deltakelse i forberedelsen av delegerede rettsakter er det også viktig at Europaparlamentet og Rådet mottar alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og at deres sakkyndige gis systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som omhandler forberedelsen av delegerede rettsakter.

- 100) Bestemmelsene om den eksisterende EU ETS og utvidelsen av den til også å omfatte sjøtransport bør får anvendelse fra 2024 i tråd med behovet for raske klimatiltak og behovet for at alle sektorer bidrar til utslippsreduksjoner på en kostnadseffektiv måte. Medlemsstatene bør derfor innarbeide bestemmelsene om disse sektorene i nasjonal rett senest 31. desember 2023. Fristen for innarbeiding av bestemmelsene om ordningen for handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer bør imidlertid være 30. juni 2024, ettersom reglene for overvåking, rapportering, verifisering og tillatelse for disse sektorene får anvendelse fra 1. januar 2025 og krever at det gis tilstrekkelig tid for å sikre korrekt gjennomføring. Som et unntak bør medlemsstatene for å sikre gjennomsiktighet og robust rapportering i nasjonal rett innarbeide forpliktelsen til å rapportere om historiske utslipp for disse sektorene senest 31. desember 2023, ettersom denne forpliktelsen gjelder utslippene i

2024. I samsvar med den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene og Kommisjonen av 28. september 2011 om forklarende dokumenter<sup>33</sup> har medlemsstatene forpliktet seg til at underretningen om innarbeidingstiltakene i berettigede tilfeller skal følges av ett eller flere dokumenter som forklarer sammenhengen mellom et direktivs bestanddeler og de tilsvarende delene i de nasjonale innarbeidingsdokumentene. Med hensyn til dette direktivet anser regelgiveren at det er berettiget å oversende slike dokumenter.

- 101) En velfungerende og reformert EU ETS som omfatter et markedsstabiliserende instrument, er et viktig middel for at Unionen skal kunne nå målet for 2030 om å redusere nettoutslippene av klimagasser i hele økonomien, Unionens mål om klimanøytralitet senest i 2050 og målet om deretter å oppnå negative utslipp som fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 samt målene i Parisavtalen. Hensikten med markedsstabilitetsreserven er å rette opp ubalansen mellom tilbud av og etterspørsel etter kvoter på markedet. I henhold til artikkel 3 i beslutning (EU) 2015/1814 skal reserven gjennomgås tre år etter at den er tatt i bruk, og det skal tas særlig hensyn til prosenttallet som anvendes for å fastsette antallet utslippskvoter som skal plasseres i markedsstabilitetsreserven, terskelverdien for samlet antall kvoter i omløp som bestemmer inntaket av kvoter, og antallet kvoter som skal frigis fra reserven. Den nåværende terskelverdien for plassering av kvoter i markedsstabilitetsreserven ble fastsatt i 2018 i forbindelse med den siste gjennomgåelsen av EU ETS, mens den lineære reduksjonsfaktoren økes med dette direktivet. Som et ledd i den regelmessige gjennomgåelsen av hvordan markedsstabilitetsreserven fungerer, bør Kommisjonen også vurdere behovet for en potensiell justering av nevnte terskelverdi i samsvar med den lineære faktoren nevnt i artikkel 9 i direktiv 2003/87/EF.

- 102) Med tanke på behovet for å gi et sterkere investeringssignal for å redusere utslipp på en kostnadseffektiv måte og for å styrke EU ETS bør beslutning (EU) 2015/1814 derfor endres gjennom en økning av prosentsetningene som brukes for å fastsette antallet kvoter som hvert år skal plasseres i markedsstabilitetsreserven. For lavere nivåer av samlet antall kvoter i omløp bør inntaket dessuten være likt

<sup>32</sup> EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

<sup>33</sup> EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

forskjellen mellom samlet antall kvoter i omløp og terskelverdien som bestemmer inntaket av kvoter. Dette vil hindre den betydelige usikkerheten forbundet med auksjonsvolumene når samlet antall kvoter i omløp ligger tett på terskelverdien, og samtidig sikre at overskuddet når det volumområdet der karbonmarkedet anses for å fungere på en balansert måte.

- 103) For å sikre at nivået av kvoter som blir værende igjen i markedsstabilitetsreserven etter slettingen, er forutsigbart, bør slettingen av kvoter i reserven ikke lenger avhenge av auksjonsvolumene året før. Antallet kvoter i reserven bør derfor fastsettes til 400 millioner kvoter, noe som svarer til den nedre terskelverdien for verdien av samlet antall kvoter i omløp.
- 104) Analysen av konsekvensutredningen som følger med forslaget til dette direktivet, har også vist at nettoetterspørselen fra luftfart bør inngå i samlet antall kvoter i omløp. Ettersom luftfartskvoter kan brukes på samme måte som generelle kvoter, vil en inkludering av luftfart i reserven gi et mer nøyaktig og dermed bedre verktøy for å sikre stabiliteten på markedet. Beregningen av samlet antall kvoter i omløp bør omfatte utslipp fra luftfart og kvoter utstedt for luftfart fra året etter at dette direktivet har trådt i kraft.
- 105) For å tydeliggjøre beregningen av samlet antall kvoter i omløp bør det i beslutning (EU) 2015/1814 presiseres at det bare er kvoter som er utstedt og ikke plassert i markedsstabilitetsreserven, som inngår i kvotetilbudet. Dessuten bør formelen ikke lenger trekke antallet kvoter i markedsstabilitetsreserven fra kvotetilbudet. Denne endringen vil ikke ha noen vesentlig innvirkning på resultatet av beregningen av samlet antall kvoter i omløp, herunder på de siste beregningene av samlet antall kvoter i omløp eller på reserven.
- 106) For å redusere risikoen for ubalanse mellom tilbud og etterspørsel i forbindelse med oppstarten av handelen med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer og for å gjøre den mer motstandsdyktig mot markedssjokk bør markedsstabilitetsreservens regelbaserte mekanisme anvendes på disse sektorene. For at reserven skal kunne brukes allerede når ordningen tas i bruk, bør den opprettes med en innledende tildeling på 600 millioner kvoter for handel med utslippskvoter i bygningssektoren, vei-

transportsektoren og andre sektorer. De initiale nedre og øvre terskelverdiene som utløser frigivelse eller inntak av kvoter fra reserven, bør være gjenstand for en generell revisjonsklausul. Andre elementer, for eksempel offentliggjøring av samlet antall kvoter i omløp eller antallet kvoter som frigis eller plasseres i reserven, bør følge reglene for reserven for andre sektorer.

- 107) Ettersom målene for dette direktivet, som er å fremme reduksjon av klimagassutslipp på en kostnadseffektiv og økonomisk effektiv måte som står i forhold til målet for 2030 om å redusere nettoutslippene av klimagasser i hele økonomien gjennom en utvidet og endret markedsbasert mekanisme i hele Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktivet ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 108) Direktiv 2003/87/EF og beslutning (EU) 2015/1814 bør derfor endres.

#### VEDTATT DETTE DIREKTIVET:

##### Artikkel 1

##### Endring av direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 skal andre ledd lyde:
 

«I dette direktivet fastsettes det også at reduksjonene av klimagassutslippene skal økes for å bidra til reduksjonsnivåene som ifølge vitenskapen anses for å være nødvendige for å unngå farlige klimaendringer. Det bidrar til oppnåelse av Unionens mål om klimanøytralitet og Unionens klimamål som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119<sup>34</sup> og dermed til målene i Parisavtalen<sup>35</sup>.
- 2) I artikkel 2 skal nr. 1 og 2 lyde:
 

«1. Dette direktivet får anvendelse på de formlene for virksomhet som er oppført i ved-

<sup>34</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119 av 30. juni 2021 om fastsettelse av en ramme for å oppnå klimanøytralitet og om endring av forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 («den europeiske klimaforordningen») (EUT L 243 av 9.7.2021, s. 1).

<sup>35</sup> EUT L 282 av 19.10.2016, s. 4.»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- legg I og III og på klimagassene som er oppført i vedlegg II. Dersom et anlegg som omfattes av EU ETS som følge av drift av forbrenningsenheter med en samlet nominell termisk effekt på mer enn 20 MW, endrer sine produksjonsprosesser for å redusere sine klimagassutslipp og ikke lenger oppfyller den terskelverdien, skal medlemsstaten der anlegget ligger, gi anleggsoperatøren mulighet til å fortsette å være omfattet av EU ETS fram til utgangen av den inneværende og den etterfølgende femårsperioden nevnt i artikkel 11 nr. 1 andre ledd etter endring av produksjonsprosessen. Operatøren av det aktuelle anlegget kan beslutte at anlegget fortsatt skal være omfattet av EU ETS enten fram til utgangen av den inneværende femårsperioden eller også i den etterfølgende femårsperioden etter endring av produksjonsprosessene. Den berørte medlemsstaten skal underrette Kommisjonen om endringer sammenlignet med listen framlagt for Kommisjonen i henhold til artikkel 11 nr. 1.
2. Dette direktivet berører ikke eventuelle krav i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/75/EU<sup>36</sup>.
- 3) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:
- a) Bokstav b) skal lyde:
    - «b) «utslipp» utslipp av klimagasser fra kilder i et anlegg eller utslipp fra et luftfartøy som utfører en luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I, eller fra skip som utfører en sjøtransportvirksomhet oppført i vedlegg I, av gassene som er angitt for den aktuelle virksomheten, eller utslipp av klimagasser som svarer til virksomheten nevnt i vedlegg III,»
  - b) Bokstav d) skal lyde:
    - «d) «utslippstillatelse for klimagasser» en tillatelse utstedt i samsvar med artikkel 5 og 6 og 30b,
  - c) Bokstav u) utgår.
  - d) Nye bokstaver skal lyde:
    - «w) «skipsoperatør» skipets eier eller en annen organisasjon eller person, for eksempel forvalteren eller totalbefrakteren, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra skipets eier, og som ved å påta seg dette ansvaret har gått med på å overta alle plikter og alt ansvar som følger av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning fastsatt i vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 336/2006<sup>37</sup>,
    - x) «reise» reise som definert i artikkel 3 bokstav c i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757<sup>38</sup>,
    - y) «administrerende myndighet for en skipsoperatør» myndigheten med ansvar for å administrere EU ETS for en skipsoperatør i samsvar med artikkel 3gf,
    - z) «anløpshavn» en havn der et skip legger til for å laste eller losse gods eller for å landsette eller ta om bord passasjerer, eller en havn der et offshoreskip legger til for å skifte besetning, med unntak av opphold bare for å fylle drivstoff, få forsyninger, skifte besetning på et annet skip enn et offshoreskip, gå i tørrdokk eller reparere skipet og/eller dets utstyr, opphold i havn fordi skipet trenger hjelp eller er i nød, omlasting mellom skip utenfor havnen, opphold bare for å søke ly ved dårlige værforhold eller fordi dette er nødvendig på grunn av lete- eller redningsvirksomhet og containerskips opphold i en nærliggende containeromlastingshavn angitt i gjennomføringsrettsakten vedtatt i henhold til artikkel 3ga nr. 2,
    - aa) «cruiseskip» et passasjerskip som ikke har lastdekk, og som utelukkende er beregnet på kommersiell transport av passasjerer med innkvartering med overnatting på en sjøreise,
    - ab) «differansekontrakt» en kontrakt mellom Kommisjonen og produsenten, som er blitt valgt gjennom en konkurransebasert budordning, for eksempel en auksjon, av et lav- eller nullutslippsprodukt, og som sikrer produsenten støtte fra innovasjonsfondet som dekker forskjellen mellom den vinnende prisen,

<sup>36</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/75/EU av 24. november 2010 om industriutslipp (integreert forebygging og begrensning av forurensning) (EUT L 334 av 17.12.2010, s. 17).»

<sup>37</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 336/2006 av 15. februar 2006 om gjennomføring av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) i Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95 (EUT L 64 av 4.3.2006, s. 1).

<sup>38</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 av 19.5.2015, s. 55).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

også kalt strikeprisen, på den ene siden og en referansepris utledet av prisen på det produserte lav- eller nullutslippsproduktet, markedsprisen på et nært substitutt eller en kombinasjon av disse to prisene på den andre siden,

- ac) «differansekontrakt for karbon» en kontrakt mellom Kommisjonen og produsenten, som er blitt valgt gjennom en konkurransebasert budordning, for eksempel en auksjon, av et lav- eller nullutslippsprodukt, og som sikrer produsenten støtte fra innovasjonsfondet som dekker forskjellen mellom den vinnende prisen, også kalt strikeprisen, på den ene siden og en referansepris utledet av den gjennomsnittlige kvoteprisen på den andre siden,
- ad) «fastpriskontrakt» en kontrakt mellom Kommisjonen og produsenten, som er blitt valgt ut gjennom en konkurransebasert budordning, for eksempel en auksjon, av et lav- eller nullutslippsprodukt, og som sikrer produsenten støtte i form av et fast beløp per enhet av det produserte produktet,
- ae) «regulert enhet», med henblikk på kapittel IVa, enhver fysisk eller juridisk person, bortsett fra sluttforbrukere av brenslene, som utøver virksomheten nevnt i vedlegg III, og som omfattes av en av følgende kategorier:
- i) Dersom brenselet passerer gjennom et avgiftslager som definert i artikkel 3 nr. 11 i rådsdirektiv (EU) 2020/262<sup>39</sup>, den godkjente lagerholderen som definert i artikkel 3 nr. 1 i det direktivet som skal betale særavgiften som skal betales i henhold til artikkel 7 i det direktivet.
- ii) Dersom punkt i) i denne bokstaven ikke får anvendelse, enhver annen person som skal betale særavgiften som skal betales i henhold til artikkel 7 i direktiv (EU) 2020/262 eller artikkel 21 nr. 5 første ledd i rådsdirektiv 2003/96/EF<sup>40</sup> for brenslene

som omfattes av kapittel IVa i dette direktivet.

- iii) Dersom punkt i) og ii) i denne bokstaven ikke får anvendelse, enhver annen person som skal registreres av de relevante vedkommende myndighetene i medlemsstaten med henblikk på å være forpliktet til å betale særavgiften, herunder enhver person som er fritatt for betaling av særavgiften, som nevnt i artikkel 21 nr. 5 fjerde ledd i direktiv 2003/96/EF.
- iv) Dersom punkt i), ii) og iii) ikke får anvendelse, eller dersom flere personer er solidarisk ansvarlige for å betale den samme særavgiften, enhver annen person som er utpekt av en medlemsstat,
- af) «brensel», med henblikk på kapittel IVa i dette direktivet, ethvert energiprodukt nevnt i artikkel 2 nr. 1 i direktiv 2003/96/EF, herunder brenslene nevnt i tabell A og tabell C i vedlegg I til det direktivet, samt andre produkter som er beregnet på bruk, tilbys for salg eller brukes som motorbrensel eller oppvarmingsbrensel som nevnt i artikkel 2 nr. 3 i det direktivet, herunder til produksjon av elektrisk kraft,
- ag) «frigi for forbruk», med henblikk på kapittel IVa i dette direktivet, frigivelse for forbruk som definert i artikkel 6 nr. 3 i direktiv (EU) 2020/262,
- ah) «TTF-gasspris», med henblikk på kapittel IVa, prisen på futureskontrakten for gass med leveranse neste måned som handles på TTF (Title Transfer Facility), den virtuelle handelsplassen som drives av Gasunie Transport Services B.V.,
- ai) «Brent-råoljepris», med henblikk på kapittel IVa, prisen på futureskontrakten for råolje med leveranse neste måned som brukes som referansepris for kjøp av olje.
- 4) I kapittel II skal overskriften lyde:  
«Luftfart og sjøtransport»
- 5) Artikkel 3a skal lyde:  
«*Artikkel 3a*  
**Virkeområde**  
Artikkel 3b–3g får anvendelse på tildeling og utstedelse av kvoter for luftfartsvirksomheten angitt i vedlegg I. Artikkel 3ga–3gg får anvendelse på sjøtransportvirksomheten angitt i vedlegg I.»

<sup>39</sup> Rådsdirektiv (EU) 2020/262 av 19. desember 2019 om fastsettelse av en alminnelig ordning for særavgift (EUT L 58 av 27.2.2020, s. 4).

<sup>40</sup> Rådsdirektiv 2003/96/EF av 27. oktober 2003 om en omstrukturering av fellesskapsrammen for avgifter på energiprodukter og elektrisitet (EUT L 283 av 31.10.2003, s. 51).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

6) Artikkelen skal lyde:

«*Artikkel 3g*

**Planer for overvåking og rapportering**

Den administrerende medlemsstaten skal sikre at hver luftfartøyoperatør framlegger en overvåkingsplan for vedkommende myndighet i den medlemsstaten, der det redegjøres for tiltak som skal iverksettes for å overvåke og rapportere utslipp, og at disse planene godkjennes av vedkommende myndigheter i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14.»

7) Nye artikler skal lyde:

«*Artikkel 3ga*

**Virkeområde for sjøtransportvirksomhet**

1. Tildelingen av kvoter og anvendelsen av innleveringskrav i forbindelse med sjøtransportvirksomhet får anvendelse på femti prosent (50 %) av utslippene fra skip som utfører reiser som avgår fra en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og ankommer en anløpshavn utenfor en medlemsstats jurisdiksjon, femti prosent (50 %) av utslippene fra skip som utfører reiser som avgår fra en anløpshavn utenfor en medlemsstats jurisdiksjon og ankommer en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon, hundre prosent (100 %) av utslippene fra skip som utfører reiser som avgår fra en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og ankommer en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon, og hundre prosent (100 %) av utslippene fra skip i en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon.
2. Kommisjonen skal senest 31. desember 2023 ved hjelp av gjennomføringsrettsakter opprette en liste over nærliggende containeromlastingshavner og deretter oppdatere listen senest 31. desember annet hvert år.

I disse gjennomføringsrettsaktene skal en havn oppføres på listen som nærliggende containeromlastingshavn dersom andelen omlasting av containere, målt i 20-fotsekvivalenter, overskrider 65 % av den samlede containertrafikken i den havnen i den siste tolv månedersperioden som det foreligger relevante data for, og dersom havnen ligger utenfor Unionen, men mindre enn 300 nautiske mil fra en havn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon. Med henblikk på dette nummeret skal containere anses for å være omlastet når de er losset fra et skip til havnen utelukkende for det

formålet å bli lastet på et annet skip. Listen opprettet av Kommisjonen i henhold til første ledd skal ikke omfatte havner beliggende i et tredjeland for hvilke tredjelandet i praksis anvender tiltak tilsvarende dette direktivet.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesproseduren nevnt i artikkel 22a nr. 2.

3. Artikkelen 9, 9a og 10 får anvendelse på sjøtransportvirksomhet på samme måte som de får anvendelse på annen virksomhet som omfattes av EU ETS, med følgende unntak med hensyn til anvendelsen av artikkel 10.

Fram til 31. desember 2030 skal en andel kvoter tildeles medlemsstater med en andel skipsoperatører som ville ha vært under deres ansvar i henhold til artikkel 3gf sammenlignet med deres respektive befolkning i 2020 og basert på tilgjengelige data for perioden 2018–2020, på over 15 skipsoperatører per million innbyggere. Antallet kvoter skal svare til 3,5 % av det ytterligere antallet kvoter som følge av hevingen av taket for sjøtransport nevnt i artikkel 9 tredje ledd i det relevante året. For 2024 og 2025 skal antallet kvoter dessuten multipliseres med prosentsetningene som gjelder for det aktuelle året i henhold til artikkel 3gb første ledd bokstav a) og b). Inntektene fra auksjoneringen av denne kvoteandelen bør brukes for formålene nevnt i artikkel 10 nr. 3 første ledd bokstav g), når det gjelder sjøfartssektoren, og bokstav f) og i). 50 % av antallet kvoter skal fordeles blant de relevante medlemsstatene på grunnlag av andelen skipsoperatører under deres ansvar, resten skal fordeles likt mellom dem.

*Artikkel 3gb*

**Innfasing av krav for sjøtransport**

Skipsoperatørene plikter å innlevere kvoter i henhold til følgende tidsplan:

- a) 40 % av verifiserte utslipp som rapporteres for 2024, og som vil være omfattet av innleveringskrav i samsvar med artikkel 12.
- b) 70 % av verifiserte utslipp som rapporteres for 2025, og som vil være omfattet av innleveringskrav i samsvar med artikkel 12.
- c) 100 % av verifiserte utslipp som rapporteres for 2026 og hvert år deretter i samsvar med artikkel 12.

Dersom det innleveres færre kvoter sammenlignet med de verifiserte utslippene fra sjø-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

transport for 2024 og 2025, og når forskjellen mellom verifiserte utslipp og innleverte kvoter er blitt fastslått for hvert år, skal en mengde kvoter som svarer til den forskjellen, slettes i stedet for å bli auksjonert i henhold til artikkel 10.

#### *Artikkel 3gc*

#### **Bestemmelser om overføring av EU ETS-kostnadene fra skipsoperatøren til en annen enhet**

Medlemsstatene skal treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at skipsoperatøren, når det endelige ansvaret for kjøp av drivstoff til eller drift av skipet eller begge deler innehas av en annen enhet enn skipsoperatøren i henhold til en kontraktsregulert ordning, har rett til refusjon fra den enheten for kostnadene som følger av innleveringen av kvoter.

Med henblikk på denne artikkelen menes med «drift av skipet» fastsettelse av lasten som fraktes, eller skipets rute og hastighet. Skipsoperatøren skal fortsatt være den enheten som er ansvarlig for innlevering av kvoter som påkrevd i henhold til artikkel 3gb og 12, og for den overordnede overholdelsen av bestemmelsene i nasjonal rett som innarbeider dette direktivet. Medlemsstatene skal sikre at skipsoperatørene som de har ansvar for, oppfyller plikten til å innlevere kvoter i henhold til artikkel 3gb og 12, uten hensyn til slike skipsoperatørers rett til å få refusjon fra de kommersielle operatørene for kostnadene som følger av innleveringen.

#### *Artikkel 3gd*

#### **Overvåking og rapportering av utslipp fra sjøtransport**

Når det gjelder utslipp fra sjøtransportvirksomhet oppført i vedlegg I til dette direktivet, skal den administrerende myndigheten for en skipsoperatør sikre at en skipsoperatør under myndighetens ansvar overvåker og rapporterer de relevante parametrene i en rapporteringsperiode og sender inn aggregerte utslippsdata på skipsoperatørnivå til den i samsvar med kapittel II i forordning (EU) 2015/757.

#### *Artikkel 3ge*

#### **Verifiserings- og akkrediteringsregler for utslipp fra sjøtransport**

Den administrerende myndigheten for en skipsoperatør skal sikre at de rapporterte aggregerte utslippsdataene på skipsoperatørnivå som en skipsoperatør sender inn i henhold

til artikkel 3gd i dette direktivet, verifiseres i samsvar med verifiserings- og akkrediteringsreglene fastsatt i kapittel III i forordning (EU) 2015/757.

#### *Artikkel 3gf*

#### **Administrerende myndighet for en skipsoperatør**

1. Den administrerende myndigheten for en skipsoperatør skal være følgende:
  - a) For en skipsoperatør som er registrert i en medlemsstat, medlemsstaten der skipsoperatøren er registrert.
  - b) For en skipsoperatør som ikke er registrert i en medlemsstat, medlemsstaten med det største anslåtte antallet havneanløp fra reiser som er utført av den skipsoperatøren i de foregående fire overvåkingsårene, og som omfattes av virkeområdet fastsatt i artikkel 3ga.
  - c) For en skipsoperatør som ikke er registrert i en medlemsstat, og som ikke har utført reiser som omfattes av virkeområdet fastsatt i artikkel 3ga i de foregående fire overvåkingsårene, medlemsstaten der et skip fra skipsoperatøren har startet eller avsluttet sin første reise som omfattes av virkeområdet fastsatt i den artikkelen.
2. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter og på grunnlag av den beste tilgjengelige informasjonen
  - a) før 1. februar 2024 opprette en liste over skipsoperatører som 1. januar 2024 eller med virkning fra denne datoen har utført en sjøtransportvirksomhet oppført i vedlegg I som var omfattet av virkeområdet fastsatt i artikkel 3ga, med angivelse av den administrerende myndigheten for en skipsoperatør i samsvar med nr. 1 i denne artikkelen,
  - b) før 1. februar 2026 og deretter annet hvert år opprette en oppdatert liste for å omfordele skipsoperatører som er registrert i en medlemsstat, til en annen administrerende myndighet for en skipsoperatør dersom de har endret registreringsmedlemsstat i Unionen i samsvar med nr. 1 bokstav a) i denne artikkelen, eller for å ta med skipsoperatører som senere har utført en sjøtransportvirksomhet oppført i vedlegg I som var omfattet av virkeområdet fastsatt i artikkel 3ga, i samsvar med nr. 1 bokstav c) i denne artikkelen, og

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- c) før 1. februar 2028 og deretter hvert fjerde år opprette en oppdatert liste for å omfordele skipsoperatører som ikke er registrert i en medlemsstat, til en annen administrerende myndighet for en skipsoperatør i samsvar med nr. 1 bokstav b) i denne artikkelen.
3. En administrerende myndighet for en skipsoperatør som ifølge listen opprettet i henhold til nr. 2 er ansvarlig for en skipsoperatør, skal beholde dette ansvaret uansett senere endringer i skipsoperatørens virksomhet eller registrering fram til disse endringene framgår av en oppdatert liste.
4. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette nærmere regler for administrering av skipsoperatører som administrerende myndigheter for en skipsoperatør skal utføre i henhold til dette direktivet. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 22a nr. 2.

#### Artikkel 3gg

#### Rapportering og gjennomgåelse

1. Dersom Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) vedtar et globalt markedsbasert tiltak for å redusere klimagassutslipp fra sjøtransport, skal Kommisjonen gjennomgå dette direktivet i lys av det vedtatte tiltaket.

Med henblikk på dette skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet senest 18 måneder etter at et slikt markedsbasert tiltak er vedtatt, og før det trer i kraft. I denne rapporten skal Kommisjonen foreta en gjennomgåelse av det globale markedsbaserte tiltaket med hensyn til

- a) hvor ambisiøst det er i henhold til målene i Parisavtalen,
- b) tiltakets overordnede miljømessige integritet, herunder i forhold til bestemmelsene i dette direktivet som omfatter sjøtransport, og
- c) eventuelle spørsmål som gjelder sammenhengen mellom EU ETS og tiltaket.

Dersom det er relevant, kan Kommisjonens rapport nevnt i andre ledd i dette nummeret følges av et forslag til regelverk for å endre dette direktivet med henblikk på å sikre samsvar med Unionens klimamål for 2030, målet om klimanøytralitet fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 og målet om å bevare den miljømessige integriteten og effektiv-

teten i Unionens klimatiltak for å sikre sammenheng mellom gjennomføringen av det globale markedsbaserte tiltaket og EU ETS, samtidig som en eventuell betydelig dobbel byrde unngås.

2. Dersom IMO ikke innen 2028 vedtar et globalt markedsbasert tiltak for å redusere klimagassutslipp fra sjøtransport i henhold til målene i Parisavtalen og minst til et nivå som kan sammenlignes med det som følger av Unionens tiltak som treffes i henhold til dette direktivet, skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet der den undersøker behovet for å anvende tildelingen av kvoter og innleveringskravene for mer enn femti prosent (50 %) av utslippene fra skip som utfører reiser mellom en anløpshavn underlagt en medlemsstats jurisdiksjon og en anløpshavn utenfor en medlemsstats jurisdiksjon, i lys av målene i Parisavtalen. I denne rapporten skal Kommisjonen særlig ta hensyn til framskritt som gjøres i IMO, og undersøke om tredjeland har et markedsbasert tiltak som er likeverdig med dette direktivet, samt vurdere risikoen for en økning i praksis med hensikt å omgå kravene, herunder ved å bytte til andre transportformer eller ved å flytte havneknutepunkter til havner utenfor Unionen.

Dersom det er relevant, skal rapporten nevnt i første ledd følges av et forslag til regelverk for å endre dette direktivet.

3. Kommisjonen skal overvåke gjennomføringen av dette kapitlet i forbindelse med sjøtransport, særlig med henblikk på å avdekke atferd med hensikt å omgå kravene for å hindre slik atferd på et tidlig stadium, herunder ved å ta hensyn til de mest fjerntliggende regionene, og skal annethvert år fra 2024 rapportere om gjennomføringen av dette kapitlet i forbindelse med sjøtransport og mulige trender som gjelder skipsoperatører som forsøker å omgå kravene i dette direktivet. Kommisjonen skal også overvåke virkninger som blant annet omfatter mulige økninger i transportkostnadene, markedsvridninger og endringer i havnetrafikken, for eksempel havneanløp med hensikt å omgå kravene og flytting av omlastingsknutepunkter, sjøfartssektorens overordnede konkurransevne i medlemsstatene og særlig virkninger på de sjøtransporttjenestene som utgjør samfunnsviktige tjenester med hensyn til den territoriale kon-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

tinuiteten. Dersom det er relevant, skal Kommisjonen foreslå tiltak for å sikre en effektiv gjennomføring av dette kapittelet i forbindelse med sjøtransport, særlig tiltak for å håndtere trender som gjelder skipsoperatører som forsøker å omgå kravene i dette direktivet.

4. Senest 30. september 2028 skal Kommisjonen vurdere om det er hensiktsmessig å forlenge anvendelsen av artikkel 3ga nr. 3 andre ledd etter 31. desember 2030, og, dersom det er relevant, framlegge et forslag til regelverk om dette.
5. Senest 31. desember 2026 skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet der den skal undersøke de økonomiske, miljømessige og sosiale virkningene av og hvorvidt det er gjennomførbart å inkludere utslipp fra skip, herunder offshoreskip, med bruttotonnasje under 5 000, men ikke under 400, i dette direktivet, som særlig skal bygge på analysen som ledsager gjennomgåelsen av forordning (EU) 2015/757 som skal foreligge senest 31. desember 2024.

Rapporten skal også inneholde en vurdering av de innbyrdes forbindelsene mellom dette direktivet og forordning (EU) 2015/757 og bygge på erfaringene fra anvendelsen av dem. I rapporten skal Kommisjonen også undersøke hvordan dette direktivet på best mulig måte kan fremme bruken av fornybart drivstoff og lavutslippsdrivstoff innen sjøtransport på livs- syklusbasis. Dersom det er relevant, kan rapporten følges av forslag til regelverk.»

- 8) Artikkel 3h skal lyde:

«*Artikkel 3h*

#### **Virkeområde**

Bestemmelsene i dette kapittelet får anvendelse på utslippstillatelser for klimagasser og tildeling og utstedelse av kvoter for annen virksomhet oppført i vedlegg I enn luftfartsvirksomhet og sjøtransportvirksomhet.»

- 9) Artikkel 6 nr. 2 bokstav e) skal lyde:

«e) en forpliktelse til å innlevere kvoter tilsvarende anleggets samlede utslipp i hvert kalenderår, som verifisert i samsvar med artikkel 15, innen fristen fastsatt i artikkel 12 nr. 3.»

- 10) Artikkel 8 skal lyde:

«*Artikkel 8*

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

Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltakene for å sikre at vilkårene og framgangs-

måten for utstedelse av utslippstillatelser for klimagasser for anlegg som utfører de formene for virksomhet som er oppført i vedlegg I til direktiv 2010/75/EU, samordnes med vilkårene og framgangsmåtene for utstedelse av tillatelser fastsatt i nevnte direktiv. Kravene fastsatt i artikkel 5, 6 og 7 i dette direktivet kan innarbeides i framgangsmåten fastsatt i direktiv 2010/75/EU.

Kommisjonen skal vurdere effektiviteten av synergier med direktiv 2010/75/EU. Miljø- og klimarelevante tillatelser skal samordnes for å sikre en effektiv og raskere gjennomføring av tiltak som er nødvendige for å oppfylle Unionens klima- og energimål. Kommisjonen kan framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet i forbindelse med en eventuell framtidig revisjon av dette direktivet.»

- 11) I artikkel 9 skal nye ledd lyde:

«I 2024 skal samlet antall kvoter i Unionen reduseres med 90 millioner kvoter. I 2026 skal samlet antall kvoter i Unionen reduseres med 27 millioner kvoter. I 2024 skal samlet antall kvoter i Unionen økes med 78,4 millioner kvoter for sjøtransport. Den lineære faktoren skal være 4,3 % fra 2024 til 2027 og 4,4 % fra 2028. Den lineære faktoren får også anvendelse på kvoter som tilsvarer de gjennomsnittlige utslippene fra sjøtransport i samsvar med forordning (EU) 2015/757 for 2018 og 2019 omhandlet i artikkel 3ga i dette direktivet. Kommisjonen skal offentliggjøre samlet antall kvoter i Unionen senest 6. september 2023.

Fra henholdsvis 1. januar 2026 og 1. januar 2027 skal antallet kvoter økes for å ta hensyn til at andre klimagassutslipp enn CO<sub>2</sub>-utslipp fra sjøtransportvirksomhet omfattes, og til at utslipp fra offshoreskip basert på deres utslipp for det siste året som det foreligger data for, omfattes. Uten hensyn til artikkel 10 nr. 1 skal kvotene som følger av denne økningen, gjøres tilgjengelige for å støtte innovasjon i samsvar med artikkel 10a nr. 8.»

- 12) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

- a) I nr. 1 skal tredje ledd lyde:

«2 % av samlet antall kvoter mellom 2021 og 2030 skal auksjoneres for å opprette et fond for å forbedre energieffektiviteten og modernisere energisystemene i visse medlemsstater (heretter kalt «de mottakende medlemsstatene») som fastsatt i artikkel 10d (heretter kalt «moderniseringsfondet»). De mottakende medlemsstatene for den mengden kvoter skal være medlemsstater med et BNP per innbygger

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

ved markedspriser på under 60 % av unionsgjennomsnittet i 2013. Midlene som svarer til den mengden kvoter, skal fordeles i samsvar med del A i vedlegg IIb.

I tillegg skal 2,5 % av samlet antall kvoter mellom 2024 og 2030 auksjoneres til fordel for moderniseringsfondet. De motakende medlemsstatene for den mengden kvoter skal være medlemsstater med et BNP per innbygger ved markedspriser på under 75 % av unionsgjennomsnittet i perioden 2016–2018. Midlene som svarer til den mengden kvoter, skal fordeles i samsvar med del B i vedlegg IIb.»

b) I nr. 3 første ledd skal innledningen lyde:

«3. Medlemsstatene skal fastsette hvordan inntektene fra auksjoneringen av kvoter nevnt i nr. 2 i denne artikkelen skal brukes, bortsett fra inntekter fastsatt som egne midler i samsvar med artikkel 311 tredje ledd i TEUV og ført inn i Unionens budsjett. Medlemsstatene skal bruke disse inntektene, bortsett fra inntekter som brukes til å kompensere for indirekte karbonkostnader som nevnt i artikkel 10a nr. 6 i dette direktivet, eller en finansiell verdi tilsvarende disse inntektene, for et eller flere av følgende formål:»

c) I nr. 3 skal første ledd bokstav b)–f) lyde:

«b) til å utvikle fornybar energi og nett for transport av elektrisk kraft for å oppfylle Unionens forpliktelse vedrørende fornybar energi og Unionens mål for interkonnektivitet, samt til å utvikle annen teknologi som bidrar til overgangen til en sikker og bærekraftig lavutslippsøkonomi, og til å bidra til å oppfylle Unionens forpliktelse til å øke energieffektiviteten til de nivåene som er avtalt i relevante regelverksakter, herunder produksjon av elektrisk kraft fra egenforbrukere av fornybar energi og fellesskap for fornybar energi,

c) til tiltak for å hindre avskoging, støtte vern og gjenoppretting av torvmark, skoger og andre landbaserte økosystemer eller havbaserte økosystemer, herunder tiltak som bidrar til vern, gjenoppretting og bedre forvaltning av disse, særlig når det gjelder vernede havområder, øke ny- og gjenplantning av skog som fremmer det biologiske mangfoldet, herunder i utviklingsland som har ratifisert Parisavtalen, og tiltak

for å overføre teknologier og lette tilpasningen til de negative virkningene av klimaendringene i disse landene,

d) til karbonbinding i skog og jord i Unionen,

e) til miljømessig sikker fangst og geologisk lagring av CO<sub>2</sub>, særlig fra kraftverk som bruker faste fossile brensler, og en rekke industrielle sektorer og delsektorer, herunder i tredjeland, og innovative teknologiske metoder for karbonopptak, for eksempel direkte fangst fra luften og lagring,

f) til å investere i og framskynde omstillingen til transportformer som i betydelig grad bidrar til avkarbonisering av sektoren, herunder utvikling av klimavennlig person- og godstransport på jernbane og klimavennlige busstjenester og -teknologier, tiltak for å avkarbonisere sjøfartssektoren, herunder forbedret energieffektivitet for skip, havner, innovative teknologier og infrastruktur og bærbare alternative drivstoff, for eksempel hydrogen og ammoniakk som produseres av fornybare kilder, og utslippsfrie framdriftsteknologier, og til å finansiere tiltak for å støtte avkarbonisering av lufthavner i samsvar med en europaparlaments- og rådsforordning om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU og en europaparlaments- og rådsforordning om sikring av like konkurransevilkår for bærekraftig lufttransport,»

d) I nr. 3 første ledd skal bokstav h) lyde:

«h) til tiltak som er rettet mot å forbedre energieffektiviteten, fjernvarmeanlegg og isolering, til å støtte effektive oppvarmings- og kjølesystemer basert på fornybar energi eller til å støtte totalrenovering og etappevis totalrenovering av bygninger i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU<sup>41</sup>, idet det startes med renovering av bygninger med dårligst energiytelse,

e) I nr. 3 første ledd skal nye bokstaver lyde:

<sup>41</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU av 19. mai 2010 om bygningers energiytelse (EUT L 153 av 18.6.2010, s. 13).»



Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- «ha) til å gi økonomisk støtte for å håndtere sosiale aspekter i husholdninger med lav og middels inntekt, herunder ved å redusere skatter som skaper skatteskjevhet, og ved målrettede reduksjoner av avgifter og gebyrer for fornybar elektrisk kraft,
- hb) til å finansiere nasjonale klimautbytteordninger med påvist positiv miljøvirkning som dokumentert i den årlige rapporten nevnt i artikkel 19 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999<sup>42</sup>.
- f) I nr. 3 første ledd skal bokstav k) lyde:
- «k) til å fremme kompetanseutvikling og omfordeling av arbeidskraft for å bidra til en rettferdig omstilling til en klimanøytral økonomi, særlig i regioner der arbeidsmarkedet påvirkes mest av omstillingen, i nært samarbeid med partene i arbeidslivet, og til å investere i kompetanseutvikling og omskolering av arbeidstakere som kan bli berørt av omstillingen, herunder arbeidstakere innen sjøtransport,
- l) til å håndtere eventuelle gjenværende risikoer for karbonlekkasje i sektorene som omfattes av vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/956<sup>43</sup>, ved å støtte omstillingen og fremme avkarbonisering av disse sektorene i samsvar med reglene for statsstøtte.
- g) I nr. 3 innsettes følgende ledd etter første ledd:
- «Når medlemsstatene treffer beslutning om hvordan inntektene fra auksjonering av kvoter skal brukes, skal de ta hensyn til behovet for fortsatt å øke den internasjonale klimafinansieringen i sårbare tredjeland som nevnt i første ledd bokstav j).»
- h) I nr. 3 skal andre ledd lyde:
- «Medlemsstatene skal anses å ha oppfylt bestemmelsene i dette nummeret der-

som de har innført og gjennomført en skattemessig eller økonomisk støttepolitikk, herunder særlig i utviklingsland, eller en nasjonal reguleringspolitikk som innebærer økonomisk støtte, som er fastsatt for formålene nevnt i første ledd, og som har en verdi som svarer til inntektene nevnt i første ledd.»

- i) I nr. 3 skal tredje ledd lyde:

«Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om bruken av inntektene og tiltakene som er truffet i henhold til dette nummeret, i sine rapporter som framlegges i henhold til artikkel 19 nr. 2 i forordning (EU) 2018/1999, der det, dersom det er relevant og hensiktsmessig, angis hvilke inntekter som er brukt og tiltak som er truffet for å gjennomføre deres integrerte nasjonale energi- og klimaplaner framlagt i samsvar med den forordningen, og deres territoriale planer for en rettferdig omstilling utarbeidet i samsvar med artikkel 11 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1056<sup>44</sup>.

Rapporteringen skal være tilstrekkelig detaljert til at Kommissjonen kan vurdere om medlemsstatene overholder kravene i første ledd.

- j) I nr. 4 skal første ledd lyde:

«Kommissjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 i dette direktivet for å utfylle dette direktivet når det gjelder tidsskjema, administrasjon og andre sider ved auksjonering, herunder de nærmere bestemmelsene om auksjoneringen som er nødvendige for overføring av en andel av inntektene til Unionens budsjett som eksterne inntekter avsatt til et bestemt formål i samsvar med artikkel 30d nr. 4 i dette direktivet, eller som egne midler i samsvar med artikkel 311 tredje ledd i TEUV, for å sikre at dette foregår på en åpen, gjennomsiktig og harmonisert måte uten forskjellsbehandling. For å oppnå dette bør prosessen være forutsigbar, særlig når det gjelder tidsskjemaet for og rekkefølgen av auksjoner og den anslåtte mengden kvoter som blir gjort tilgjengelig.»

- k) Nr. 5 skal lyde:

<sup>42</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999 av 11. desember 2018 om styringen av energiunionen og klimatiltakene, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, europaparlaments- og rådsdirektiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, rådsdirektiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652, og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 1).»

<sup>43</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/956 av 10. mai 2023 om opprettelse av en karbongrensejusteringsmekanisme (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 52).»

<sup>44</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2021/1056 av 24. juni 2021 om opprettelse av Fondet for rettferdig omstilling (EUT L 231 av 30.6.2021, s. 1).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

«5. Kommisjonen skal overvåke hvordan det europeiske karbonmarkedet fungerer. Kommisjonen skal hvert år framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om hvordan karbonmarkedet fungerer og om annen relevant klima- og energipolitikk, herunder om gjennomføringen av auksjoner, likviditet og mengdene som selges, samt et sammendrag av opplysningene fra Den europeiske verdipapir- og markeds-tilsynsmyndighet (ESMA) i samsvar med nummer 6 i denne artikkelen og opplysningene fra medlemsstatene om de økonomiske tiltakene nevnt i artikkel 10a nr. 6. Dersom det er nødvendig, skal medlemsstatene sikre at alle relevante opplysninger sendes Kommisjonen senest to måneder før Kommisjonen vedtar rapporten.»

l) Nytt nummer skal lyde:

«6. ESMA skal regelmessig overvåke det europeiske karbonmarkedets integritet og gjennomsliktighet, særlig med hensyn til markedsvolatilitet og prisutvikling, gjennomføringen av auksjonene, handelsvirksomheten på markedet for utslippskvoter og derivater av disse, herunder OTC-handel, likviditet og volumene det handles med, samt kategoriene av markedsdeltakere og deres handelsatferd, herunder finansielle mellomleds posisjoner. ESMA skal ta med relevante funn og, dersom det er nødvendig, anbefalinger i sine vurderinger til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og Det europeiske råd for systemrisiko i samsvar med artikkel 32 nr. 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1095/2010<sup>45</sup>. Med henblikk på oppgavene nevnt i første punktum i dette nummeret skal ESMA og de relevante vedkommende myndighetene samarbeide og utveksle detaljerte opplysninger om alle typer transaksjoner i samsvar med artikkel 25 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 596/2014<sup>46</sup>.

13) I artikkel 10a gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:

i) Følgende ledd innsettes etter andre ledd:

«Dersom et anlegg omfattes av plikten til å gjennomføre en energirevisjon eller innføre et sertifisert energistyringssystem i henhold til artikkel 8 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU<sup>47</sup>, og dersom anbefalingene i revisjonsrapporten eller det sertifiserte energistyringssystemet ikke gjennomføres, med mindre tilbakebetalingstiden for de relevante investeringene overstiger tre år, eller med mindre kostnadene for disse investeringene er uforholdsmessige, skal mengden vederlagsfri tildeling reduseres med 20 %. Mengden vederlagsfri tildeling skal ikke reduseres dersom en anleggsoperatør viser at den har gjennomført andre tiltak som fører til reduksjon av klimagassutslipp som svarer til de som anbefales i revisjonsrapporten eller av det sertifiserte energistyringssystemet for det aktuelle anlegget.

Kommisjonen skal utfylle dette direktivet ved i de delegerte rettsaktene som vedtas i henhold til dette nummeret, og uten av det berører reglene som får anvendelse i henhold til direktiv 2012/27/EU, å fastsette administrativt enkle harmoniserte regler for anvendelsen av tredje ledd i dette nummeret og sikre at anvendelsen av vilkårsordningen ikke bringer de like konkurransevilkårene, den miljømessige integriteten eller likebehandlingen av anlegg i hele Unionen i fare. Disse harmoniserte reglene skal særlig inneholde tidsfrister, kriterier for anerkjennelse av gjennomførte energieffektivitetstiltak og alternative tiltak for reduksjon av klimagassutslipp ved hjelp av framgangsmåten for nasjonale gjennom-

<sup>45</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1095/2010 av 24. november 2010 om opprettelse av en europeisk tilsynsmyndighet (Den europeiske verdipapir- og markeds-tilsynsmyndighet), om endring av beslutning nr. 716/2009/EF og om oppheving av kommisjonsbeslutning 2009/77/EF (EUT L 331 av 15.12.2010, s. 84).

<sup>46</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 596/2014 av 16. april 2014 om markedsmissbruk (markedsmissbruksforordningen) og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/6/EF og kommisjonsdirektiv 2003/124/EF, 2003/125/EF og 2004/72/EF (EUT L 173 av 12.6.2014, s. 1).»

<sup>47</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU av 25. oktober 2012 om energieffektivitet, endring av direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU og oppheving av direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 av 14.11.2012, s. 1).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

føringstiltak i samsvar med artikkel 11 nr. 1 i dette direktivet.

I tillegg til kravene fastsatt i tredje ledd i dette nummeret skal reduksjonen på 20 % nevnt i det leddet anvendes dersom operatører av anlegg hvis nivåer av klimagassutslipp er høyere enn 80-prosentilen av utslippsnivåene for de relevante produktutslippsstandardene ikke senest 1. mai 2021 har utarbeidet en plan for klimanøytralitet for hvert av disse anleggene for virksomheten som omfattes av dette direktivet. Planen skal inneholde elementene angitt i artikkel 10b nr. 4 og utarbeides i samsvar med gjennomføringsrettsaktene fastsatt i den artikkelen. Artikkel 10b nr. 4 skal leses som en henvisning utelukkende til anleggsnivået. Oppnåelsen av målene og milepælene nevnt i artikkel 10b nr. 4 tredje ledd bokstav b) skal verifiseres for perioden fram til 31. desember 2025 og for hver periode som utløper 31. desember hvert femte år deretter, i samsvar med framgangsmåten for verifisering og akkreditering i artikkel 15. Det skal ikke tildeles vederlagsfrie kvoter over 80 % dersom oppnåelsen av delmålene og milepælene ikke er blitt verifisert for perioden fram til utgangen av 2025 eller for perioden 2026–2030.

Kvoter som ikke er tildelt på grunn av en reduksjon av den vederlagsfrie tildelingen i samsvar med tredje og femte ledd i dette nummeret, skal brukes til å unnta anlegg fra justeringen i samsvar med nr. 5 i denne artikkelen. Dersom det gjenstår slike kvoter, skal 50 % av dem gjøres tilgjengelige for å støtte innovasjon i samsvar med nr. 8 i denne artikkelen. De øvrige 50 % av disse kvotene skal auksjoneres i samsvar med artikkel 10 nr. 1 i dette direktivet, og medlemsstatene bør bruke de respektive inntektene til å håndtere en eventuell gjenværende risiko for karbonlekkasje i sektorene som omfattes av vedlegg I til forordning (EU) 2023/956, ved å støtte omstillingen og fremme avkarbonisering i disse sektorene i samsvar med reglene for statsstøtte.

Det skal ikke gis vederlagsfri tildeling til anlegg i sektorer eller delsektorer dersom de omfattes av andre tiltak

for å håndtere risikoen for karbonlekkasje som fastsatt ved forordning (EU) 2023/956. Tiltakene nevnt i første ledd i dette nummeret skal tilpasses i samsvar med dette.

ii) Tredje ledd skal lyde:

«For hver sektor og delsektor skal utslippsstandarden i prinsippet beregnes for produkter heller enn for innsatsfaktorer, for å maksimere reduksjonen av klimagassutslippene og besparelsene i energieffektiviteten i hver produksjonsprosess i den aktuelle sektoren eller delsektoren. For ytterligere å stimulere til en reduksjon av klimagassutslippene og til å forbedre energieffektiviteten samt sikre like konkurransevilkår for anlegg som bruker ny teknologi som delvis reduserer eller helt fjerner klimagassutslipp, og anlegg som bruker eksisterende teknologi, skal fastsatte forhåndsvurderinger av utslippsstandarder på unionsplan revideres med tanke på anvendelsen av dem i perioden 2026–2030 med henblikk på en eventuell endring av definisjonene og systemgrensene for eksisterende produktutslippsstandarder, idet det som veiledende prinsipper tas hensyn til materialenes potensial for sirkulær bruk og at utslippsstandardverdiene bør være uavhengige av råvaren og typen produksjonsprosess dersom produksjonsprosessene har samme formål. Kommisjonen skal bestrebe seg på å vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette de reviderte utslippsstandardverdiene for vederlagsfri tildeling i samsvar med nr. 2 tredje ledd så snart som mulig og før perioden 2026–2030 innledes.»

b) Nytt nummer skal lyde:

«1a. Med forbehold for anvendelsen av forordning (EU) 2023/956 skal det ikke gis vederlagsfri tildeling i forbindelse med produksjon av varer som er oppført i vedlegg I til den forordningen.

Som unntak fra første ledd i dette nummeret skal produksjonen av varer oppført i vedlegg I til forordningen (EU) 2023/956 i de første årene av anvendelsen av den forordningen omfattes av reduserte mengder vederlagsfri tildeling. Det skal anvendes en faktor som reduserer den vederlagsfrie tildelingen for

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

produksjon av disse varene (CBAM-faktor). CBAM-faktoren skal være på 100 % for perioden mellom ikrafttreddelsen av den forordningen og utgangen av 2025 og, forutsatt at bestemmelsene nevnt i artikkel 36 nr. 2 bokstav b) i den forordningen anvendes, 97,5 % i 2026, 95 % i 2027, 90 % i 2028, 77,5 % i 2029, 51,5 % i 2030, 39 % i 2031, 26,5 % i 2032 og 14 % i 2033. Fra 2034 skal det ikke anvendes noen CBAM-faktor.

Reduksjonen av den vederlagsfrie tildelingen skal beregnes årlig som den gjennomsnittlige andelen av etterspørselen etter vederlagsfri tildeling for produksjon av varer oppført i vedlegg I til forordning (EU) 2023/956 sammenlignet med den beregnede samlede etterspørselen etter vederlagsfri tildeling for alle anlegg for den relevante perioden nevnt i artikkel 11 nr. 1 i dette direktivet. I denne beregningen skal CBAM-faktoren anvendes.

Kvoter som følger av reduksjonen av vederlagsfri tildeling, skal gjøre tilgjengelige for å støtte innovasjon i samsvar med nr. 8.

Senest 31. desember 2024 og som en del av sin årlige rapport til Europaparlamentet og Rådet i henhold til artikkel 10 nr. 5 i dette direktivet skal Kommissjonen vurdere risikoen for karbonlekkasje for varer som er underlagt CBAM, og som produseres i Unionen med henblikk på eksport til tredjeland som ikke anvender EU ETS eller en lignende karbonpriseringsmekanisme. Rapporten skal særlig inneholde en vurdering av risikoen for karbonlekkasje i sektorer som CBAM får anvendelse på, særlig hydrogens rolle og den økte bruken av hydrogen, og utviklingen med hensyn til handelsstrømmer og innebygde utslipp i varer som produseres av disse sektorene på det globale markedet. Dersom det i rapporten konkluderes med at det er en risiko for karbonlekkasje for varer som produseres i Unionen med henblikk på eksport til tredjeland som ikke anvender EU ETS eller en tilsvarende karbonpriseringsmekanisme, skal Kommissjonen, dersom det er relevant, framlegge et forslag til regelverk for å håndtere denne risikoen for karbonlekkasje på en måte som er i samsvar med

Verdens handelsorganisasjons regler, herunder artikkel XX i Generalavtalen om tolltariffer og handel fra 1994, og som tar hensyn til avkarbonisering av anlegg i Unionen.»

c) I nr. 2 gjøres følgende endringer:

i) I tredje ledd skal bokstav c) lyde:

«c) For perioden 2026–2030 skal utslippsstandardverdiene fastsettes på samme måte som angitt i bokstav a) og b) i dette leddet, idet det tas hensyn til bokstav e) i dette leddet, på grunnlag av opplysninger framlagt i henhold til artikkel 11 for 2021 og 2022, og på grunnlag av anvendelse av den årlige reduksjonssatsen for hvert år mellom 2008 og 2028.

ii) I tredje ledd skal nye bokstaver lyde:

«d) Dersom den årlige reduksjonssatsen overstiger 2,5 % eller er under 0,3 %, skal utslippsstandardverdiene for perioden 2026–2030 være de utslippsstandardverdiene som gjelder i perioden 2013–2020, redusert med den av disse to prosentsetningene som er relevant, for hvert år mellom 2008 og 2028.

e) For perioden 2026–2030 skal den årlige reduksjonssatsen for produktutslippsstandardene for flytende råjern ikke påvirkes av endringen av utslippsstandarddefinisjoner og systemgrenser som får anvendelse i henhold til nr. 1 åttende ledd.»

iii) Fjerde ledd skal lyde:

Som unntak med hensyn til utslippsstandardverdiene for aromater og syntesegass skal disse utslippsstandardverdiene justeres med samme prosentdel som utslippsstandarder for raffinerier for å sikre like konkurransevilkår for produsentene av disse produktene.»

d) Nr. 3 og 4 utgår.

e) Nr. 5 skal lyde:

«5. For å overholde auksjoneringsandelen fastsatt i artikkel 10 for hvert år der summen av vederlagsfrie tildelinger ikke når den høyeste mengden som overholder auksjoneringsandelen, skal de resterende kvotene opp til denne mengden brukes for å hindre eller begrense reduksjonen av vederlagsfrie tildelinger, slik at auksjoneringsandelen overholdes i senere år. Dersom den

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

høyeste mengden likevel er nådd, skal vederlagsfrie tildelinger justeres tilsvarende. Slike justeringer skal utføres på en ensartet måte. Anlegg med klimagassutslippsnivåer under gjennomsnittet for de 10 % mest effektive anleggene i en sektor eller delsektor i Unionen for de relevante utslippsstandardene i et år der justeringen får anvendelse, unntas imidlertid fra denne justeringen.»

f) I nr. 6 skal første ledd lyde:

Medlemsstatene bør vedta finansielle tiltak i samsvar med andre og fjerde ledd i dette nummeret til fordel for sektorer eller delsektorer som er eksponert for en reell risiko for karbonlekkasje på grunn av betydelige indirekte kostnader som faktisk skyldes kostnader for klimagassutslipp som overføres til elektrisitetsprisene, forutsatt at slike økonomiske tiltak er i samsvar med reglene for statsstøtte, og særlig ikke forårsaker unødig konkurransevridning på det indre marked. De økonomiske tiltakene som vedtas, bør ikke kompensere indirekte kostnader som dekkes ved vederlagsfri tildeling av kvoter i samsvar med utslippsstandardene fastsatt i henhold til nr. 1 i denne artikkelen. Dersom en medlemsstat bruker et beløp som overstiger tilsvarende 25 % av auksjonsinntektene nevnt i artikkel 10 nr. 3 i året da de indirekte kostnadene oppsto, skal den oppgi årsakene til overskridelsen av dette beløpet.»

g) I nr. 7 skal andre ledd lyde:

«Fra 2021 skal kvoter som i henhold til nr. 19, 20 og 22 ikke er tildelt anlegg, legges til den mengden kvoter som er avsatt i samsvar med første ledd første punktum i dette nummeret.»

h) Nr. 8 skal lyde:

«8. 345 millioner kvoter fra det antallet som ellers kunne ha blitt tildelt vederlagsfritt i henhold til denne artikkelen, og 80 millioner kvoter fra det antallet som ellers kunne ha blitt auksjonert i henhold til artikkel 10, og kvotene som følger av reduksjonen av den vederlagsfrie tildelingen nevnt i nr. 1a i denne artikkelen, skal gjøres tilgjengelige for et fond (heretter kalt «innovasjonsfondet») med det formålet å støtte innovasjon på området lav- og nullutslippsteknikker, prosesser og teknologier som i vesentlig grad bidrar til avkarbonisering av

sektorene som omfattes av dette direktivet, og som bidrar til at målene om nullforurensning og sirkularitet nås, herunder prosjekter som har som mål å oppskalere slike teknikker, prosesser og teknologier med henblikk på en omfattende utrulling av dem i hele Unionen. Slike prosjekter skal ha et betydelig potensial for reduksjon av klimagassutslipp og bidra til energi- og ressurs sparing i tråd med Unionens klima- og energimål for 2030.

Kommisjonen skal tilordne innovasjonsfondets kvoter i starten av perioden for å sikre at det foreligger tilstrekkelige midler til å fremme innovasjon, herunder oppskalering.

Kvoter som ikke utstedes til luftfartøyoperatører fordi de innstiller driften, og som ikke er nødvendige for å dekke manglende innlevering fra disse operatørene, skal også brukes for å støtte innovasjon som nevnt i første ledd.

Videre skal 5 millioner kvoter fra antallet nevnt i artikkel 3c nr. 5 og 7 som gjelder tildelingen av kvoter i luftfartssektoren for 2026, gjøres tilgjengelige for å støtte innovasjon som nevnt i første ledd i dette nummeret.

I tillegg skal 50 millioner ikke-tildelte kvoter fra markedsstabilitetsreserven supplere eventuelle gjenstående inntekter fra de 300 millioner kvotene som er tilgjengelige i tidsrommet 2013–2020 i henhold til kommisjonsbeslutning 2010/670/EU<sup>48</sup>, og skal brukes på rett tidspunkt for å støtte innovasjon som nevnt i første ledd i dette nummeret.

Innovasjonsfondet skal omfatte sektorene oppført i vedlegg I og III og produkter og prosesser som erstatter karbonintensive produkter og prosesser som produseres eller brukes i sektorene oppført i vedlegg I, herunder innovative teknologier for fornybar energi og energilagring og miljømess-

<sup>48</sup> Kommisjonsbeslutning 2010/670/EU av 3. november 2010 om fastsettelse av kriterier og tiltak for finansiering av kommersielle demonstrasjonsprosjekter med miljømessig sikker fangst og geologisk lagring av CO<sub>2</sub> som mål, samt demonstrasjonsprosjekter for nyskapende teknologi for fornybar energi i henhold til ordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet fastsatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF (EUT L 290 av 6.11.2010, s. 39).

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

sig sikker karbonfangst og bruk (CCU) som bidrar vesentlig til å redusere klimaendringene, særlig i forbindelse med uunngåelige utslipp, og skal bidra til å stimulere til oppbygging og drift av prosjekter med miljømessig sikker fangst, transport og geologisk lagring (CCS) av CO<sub>2</sub> som mål, særlig i forbindelse med uunngåelige utslipp fra industrielle prosesser, og direkte fangst av CO<sub>2</sub> fra atmosfæren med sikker, bærekraftig og permanent lagring (DACs) på geografisk balanserte steder. Innovasjonsfondet kan også støtte banebrytende innovative teknologier og infrastruktur, herunder produksjon av lav- og utslippsfrie drivstoffer, for å avkarbonisere sjøfarts-, luftfarts-, jernbanetransport- og veitransportsektoren, herunder kollektive transportformer som offentlig transport og turvognevirkosomhet.

Når det gjelder luftfart, kan det også støtte elektrifisering og tiltak for å redusere luftfartens samlede klimavirkning.

Kommisjonen skal legge særlig vekt på prosjekter i sektorene som omfattes av forordning (EU) 2023/956, for å støtte innovasjon på området lavutslippsteknologier, CCU, CCS, fornybar energi og energi og energilagring på en måte som bidrar til å redusere klimaendringene, med det formålet at en betydelig andel av den finansielle verdien som svarer til kvotene nevnt i nr. 1a fjerde ledd i denne artikkelen, tildeles prosjekter i disse sektorene i perioden 2021–2030. Videre kan Kommisjonen før 2027 utstede forslagsinnbydelser spesielt rettet mot sektorene som omfattes av den forordningen.

Kommisjonen skal også legge særlig vekt på prosjekter som bidrar til avkarbonisering av sjøfartssektoren, og skal ta med emner spesielt beregnet på dette formålet i innovasjonsfondets forslagsinnbydelser, dersom det er relevant, herunder for å elektrifisere sjøtransport og håndtere den fulle klimavirkningen av dette, herunder utslipp av sot. I slike forslagsinnbydelser skal det i kriteriene som brukes ved utvelgning av prosjekter, også tas spesielt hensyn til potensialet for å øke vernet av det biologiske mangfold og for å redusere støy-

og vannforurensning fra prosjekter og investeringer.

Innovasjonsfondet kan i samsvar med nr. 8a støtte prosjekter gjennom en konkurransebasert budordning, for eksempel differansekontrakter, differansekontrakter for karbon eller fastpriskontrakter for å støtte avkarboniseringsteknologier der karbonprisen kanskje ikke er et tilstrekkelig insentiv.

Kommisjonen skal etterstrebe å oppnå synergier mellom innovasjonsfondet og Horisont Europa, særlig i forbindelse med europeiske partnerskap, og skal, dersom det er relevant, etterstrebe å oppnå synergier mellom innovasjonsfondet og andre av Unionens programmer.

Prosjekter på alle medlemsstatenes territorier, herunder små og mellomstore prosjekter, skal være støtteberettigede, og når det gjelder sjøfartsvirkosomhet, skal prosjekter med en tydelig merverdi for Unionen være støtteberettigede. Teknologier som mottar støtte, skal være innovative og ennå ikke kommersielt levedyktige i samme omfang uten støtte, men skal bestå av banebrytende løsninger eller være tilstrekkelig modne for bruk i en prekommerisiell målestokk.

Kommisjonen skal sikre at kvotene som er beregnet på innovasjonsfondet, auksjoneres i samsvar med prinsippene og bestemmelsene nevnt i artikkel 10 nr. 4 i dette direktivet. Auksjonsinntekter skal utgjøre eksterne inntekter avsatt til et bestemt formål i samsvar med artikkel 21 nr. 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) 2018/1046<sup>49</sup>. Budsjettforpliktelser som gjelder tiltak som strekker seg over flere enn ett regnskapsår, kan fordeles over flere år i årlige delbeløp.

Kommisjonen skal på anmodning gi teknisk bistand til medlemsstater med lav faktisk deltakelse i prosjekter innen-

<sup>49</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) 2018/1046 av 18. juli 2018 om finansielle regler for Unionens alminnelige budsjett, om endring av forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 og beslutning nr. 541/2014/EU og om oppheving av forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 193 av 30.7.2018, s. 1).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

for rammen av innovasjonsfondet for å øke den anmodende medlemsstatens kapasitet til å støtte prosjektsøkere på eget territorium med å inngi søknader om finansiering fra innovasjonsfondet med henblikk på å bedre den faktiske geografiske deltakelsen i innovasjonsfondet og øke de innsendte prosjektenes samlede kvalitet. Kommisjonen skal bestrebe seg på å oppnå en reell, kvalitetsbasert geografisk dekning i forbindelse med finansiering fra innovasjonsfondet i hele Unionen og sikre en omfattende overvåking av framskrittene og egnet oppfølging i den forbindelse.

Forutsatt at søkerne samtykker, skal Kommisjonen, etter at en forslagsinnbydelse er avsluttet, underrette medlemsstatene om søknadene om finansiering av prosjekter på deres respektive territorier og gi dem detaljert informasjon om disse søknadene, slik at medlemsstatene lettere kan samordne støtten til prosjekter. Kommisjonen skal dessuten underrette medlemsstatene om listen over forhåndsutvalgte prosjekter før støtten tildeles.

Prosjektene skal velges ut ved hjelp av en gjennomsluttede utvelgingsprosess, på en teknologinøytral måte i samsvar med innovasjonsfondets mål som fastsatt i første ledd i dette nummeret og på grunnlag av objektive og gjennomsluttede kriterier, idet det tas hensyn til i hvilken grad prosjektene bidrar vesentlig til Unionens klima- og energimål og til målene om nullforurensning og sirkularitet i samsvar med første ledd i dette nummeret, og, dersom det er relevant, i hvilken grad prosjektene bidrar til å oppnå utslippsreduksjoner som ligger godt under utslippsstandardene nevnt i nr. 2. Prosjektene skal ha potensial til å kunne brukes i stort omfang eller til i betydelig grad å kunne senke kostnadene for overgang til en klimanøytral økonomi i de berørte sektorene. Innovative teknologier og prosesser som tar for seg flere miljøvirkninger, skal prioriteres. Prosjekter som omfatter CCU, skal føre til en netto reduksjon av utslipp og sikre unngåelse eller permanent lagring av CO<sub>2</sub>. Ved tilskudd gitt gjennom forslagsinnbydelser kan det

gis støtte til opptil 60 % av de relevante prosjektkostnadene, hvorav opptil 40 % ikke behøver å være avhengig av den verifiserte mengden klimagassutslipp som kan unngås, forutsatt at forhåndsfastsatte milepæler oppnås, samtidig som det tas hensyn til teknologien som benyttes. Ved støtte gitt gjennom en konkurransebasert budordning og når det gjelder støtte til teknisk bistand, kan det gis støtte til opptil 100 % av de relevante prosjektkostnadene. Potensialet for utslippsreduksjon i flere sektorer som kombinerte prosjekter gir, skal tas i betraktning i kriteriene som brukes ved utvelging av prosjekter.

Prosjekter som finansieres av innovasjonsfondet, plikter å utveksle kunnskap med andre relevante prosjekter samt med unionsbaserte forskere som har en rettmessig interesse. Kommisjonen skal i forslagsinnbydelsene definere vilkårene for utveksling av kunnskap.

Forslagsinnbydelsene skal være åpne og gjennomsluttede. Ved utarbeiding av forslagsinnbydelsene skal Kommisjonen etterstrebe å sikre at alle sektorer er behørig dekket. Kommisjonen skal treffe tiltak for å sikre at innbydelsene formidles så bredt som mulig, og særlig til små og mellomstore bedrifter.

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å utfylle dette direktivet med hensyn til regler for driften av innovasjonsfondet, herunder framgangsmåten og kriteriene for utvelging, og de støtteberettigede sektorene og teknologiske kravene til de forskjellige typene støtte.

Ingen prosjekter skal motta mer støtte via mekanismen i dette nummeret enn 15 % av samlet antall kvoter som er tilgjengelig for dette formålet. Disse kvotene skal tas i betraktning i henhold til nr. 7.

Senest 31. desember 2023 og deretter hvert år skal Kommisjonen rapportere til Komiteen for klimaendringer nevnt i artikkel 22a nr. 1 i dette direktivet om gjennomføringen av innovasjonsfondet med en analyse av prosjektene som er tildelt finansiering per sektor og per medlemsstat, og det forventede bidraget

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

fra disse prosjektene til oppfyllelsen av målet om klimanøytralitet i Unionen som fastsatt i forordning (EU) 2021/1119. Kommisjonen skal framlegge rapporten for Europaparlamentet og Rådet og offentliggjøre den.

i) Nye numre skal lyde:

«8a. For differansekontrakter og differansekontrakter for karbon som tildeles etter at en konkurransebasert budordning er avsluttet, skal det sikres tilstrekkelig dekning gjennom budsjettforpliktelser som stammer fra inntektene fra auksjonering av kvoter som er tilgjengelige i innovasjonsfondet, og disse budsjettforpliktelsene kan deles opp i årlige delbe løp over flere år. I de to første rundene av den konkurransebaserte budordningen skal det sikres fullt ut at det finansielle ansvaret i forbindelse med differansekontrakter og differansekontrakter for karbon dekkes med bevilgninger som stammer fra inntektene fra auksjonering av kvoter som er tildelt innovasjonsfondet i henhold til nr. 8.

På grunnlag av en kvalitativ og kvantitativ vurdering fra Kommisjonen av de finansielle risikoene som oppstår som følge av gjennomføringen av differansekontrakter og differansekontrakter for karbon, som skal foretas etter at de to første rundene av den konkurransebaserte budordningen er avsluttet og deretter hver gang det er nødvendig i samsvar med forsiktighetsprinsippet, der aktiva og overskudd ikke må overvurderes og gjeld og tap ikke må undervurderes, kan Kommisjonen i samsvar med myndigheten i åttende ledd beslutte å dekke bare deler av det finansielle ansvaret i forbindelse med differansekontrakter og differansekontrakter for karbon med midlene nevnt i første ledd og den gjenværende delen med andre midler. Kommisjonen skal bestrebe seg på å begrense bruken av andre dekningsmidler.

Dersom vurderingen fører til den konklusjonen at det er behov for andre dekningsmidler for å realisere det fulle potensialet av differansekontrakter og differansekontrakter for karbon, skal Kommisjonen bestrebe seg på å oppnå en balansert blanding av andre dekningsmidler. Som unntak fra artikkel

210 nr. 1 i forordning (EU, Euratom) 2018/1046 skal Kommisjonen fastsette omfanget av bruken av andre dekningsmidler i henhold til den delegerte rettsakten fastsatt i åttende ledd i dette nummeret.

Den gjenværende finansielle forpliktelsen skal dekkes i tilstrekkelig grad, idet det tas hensyn til prinsippene i avdeling X i forordning (EU, Euratom) 2018/1046, om nødvendig tilpasset de særlige forholdene som gjelder for differansekontrakter og differansekontrakter for karbon, som unntak fra artikkel 209 nr. 2 bokstav d) og h), artikkel 210 nr. 1, artikkel 211 nr. 1, 2, 4 og 6, artikkel 212, 213 og 214, artikkel 218 nr. 1 og artikkel 219 nr. 3 og 6 i den forordningen. Dersom det er relevant, skal andre dekningsmidler, avsetningsnivået og de nødvendige unntakene fastsettes i en delegert rettsakt i henhold til åttende ledd i dette nummeret.

Kommisjonen skal ikke bruke mer enn 30 % av inntektene fra auksjonering av kvoter tildelt innovasjonsfondet i henhold til nr. 8 til avsetninger for differansekontrakter og differansekontrakter for karbon.

Avsetningsnivået skal ikke være lavere enn 50 % av det samlede finansielle ansvaret som dekkes over Unionens budsjett for differansekontrakter og differansekontrakter for karbon. Ved fastsettelse av avsetningsnivået skal Kommisjonen ta i betraktning elementer som kan redusere den finansielle risikoen for Unionens budsjett, ut over bevilningene som er tilgjengelige i innovasjonsfondet, for eksempel en mulig ansvarsdeling med medlemsstatene på frivillig grunnlag, eller en mulig gjenforsikringsordning fra privat sektor. Kommisjonen skal gjennomgå avsetningsnivået minst hvert tredje år fra anvendelsesdatoen for den delegerte rettsakten der det fastsettes for første gang.

For å unngå søknader i spekulasjonshensikt kan tilgangen til den konkurransebaserte budordningen gjøres betinget av at søkeren betaler et depositum som går tapt dersom kontrakten ikke oppfylles. Slike tapte depositumer skal brukes til innovasjonsfondet som en ekstern inntekt avsatt til et bestemt



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

formål i henhold til artikkel 21 nr. 5 i forordning (EU, Euratom) 2018/1046. Et hvert bidrag som en støttemottaker betaler til den tildelende myndigheten i samsvar med vilkårene i differansekontrakten eller differansekontrakten for karbon, skal, dersom referanseprisen er høyere enn strikeprisen («tilbakeføringer»), brukes til innovasjonsfondet som en ekstern inntekt avsatt til et bestemt formål i henhold til artikkel 21 nr. 5 i den forordningen.

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 i dette direktivet for å utfylle dette direktivet med henblikk på å fastsette og presisere eventuelle andre dekningsmidler og, dersom det er relevant, avsetningsnivået og de nødvendige øvrige unntakene fra avdeling X i forordning (EU, Euratom) 2018/1046 som fastsatt i fjerde ledd i dette nummeret, og reglene for driften av den konkurransebaserte budordningen, særlig i forbindelse med innskudd og tilbakeføringer.

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å endre femte ledd i dette nummeret ved å heve grensen på 30 % nevnt i det leddet med høyst 20 prosentpoeng dersom det er nødvendig for å svare på en etterspørsel etter differansekontrakter og differansekontrakter for karbon, idet det tas hensyn til erfaringene fra de første rundene av den konkurransebaserte budordningen og behovet for å finne en egnet balanse i støtten fra innovasjonsfondet mellom tilskudd og slike kontrakter.

Den økonomiske støtten fra innovasjonsfondet skal stå i forhold til de politiske målene fastsatt i denne artikkelen og skal ikke føre til unødig konkurransevridning på det indre marked. Med henblikk på dette skal det bare gis støtte for å dekke tilleggs kostnader eller investeringsrisikoer som ikke kan bæres av investorer under normale markedsforhold.

8b. 40 millioner kvoter fra antallet som ellers kunne ha blitt tildelt vederlagsfritt i henhold til denne artikkelen, og 10 millioner kvoter fra antallet som ellers kunne ha blitt auksjonert i henhold til

artikkel 10 i dette direktivet, skal gjøres tilgjengelige for det sosiale klimafondet opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/955<sup>50</sup>. Kommisjonen skal sikre at kvotene som er beregnet på det sosiale klimafondet, auksjoneres i 2025 i samsvar med prinsippene og bestemmelsene nevnt i artikkel 10 nr. 4 i dette direktivet og den delegerte rettsakten vedtatt i samsvar med den artikkelen. Inntektene fra denne auksjoneringen skal utgjøre en ekstern inntekt avsatt til et bestemt formål i samsvar med artikkel 21 nr. 5 i forordning (EU, Euratom) 2018/1046 og skal brukes i samsvar med reglene som gjelder for det sosiale klimafondet.

j) Nr. 19 skal lyde:

«19. Det skal ikke gis vederlagsfri tildeling til et anlegg som har innstilt driften. Anlegg med en utslippstillatelse for klimagasser som er utløpt eller trukket tilbake, og anlegg der driften eller gjenopptakelse av driften er teknisk umulig, skal anses for å ha innstilt driften.»

k) Nytt nummer skal lyde:

«22. Dersom det er nødvendig å korrigere vederlagsfrie tildelinger som er gitt i henhold til artikkel 11 nr. 2, skal disse korrigeringsene utføres med kvoter fra eller ved å legge til kvoter til mengden kvoter som er avsatt i samsvar med nr. 7 i denne artikkelen.»

14) I artikkel 10b nr. 4 skal nye ledd lyde:

«I en medlemsstat der dens andel av Unionens samlede utslipp fra fjernvarme i gjennomsnitt i årene 2014–2018 dividert med denne medlemsstatens andel av Unionens samlede BNP er større enn fem, gis det en ytterligere vederlagsfri tildeling på 30 % av antallet fastsatt i henhold til artikkel 10a til fjernvarme for perioden 2026–2030, forutsatt at et investeringsvolum som svarer til verdien av denne ytterligere vederlagsfrie tildelingen, investeres med henblikk på å oppnå en betydelig reduksjon av utslipp før 2030 i samsvar med planene for klimanøytralitet nevnt i tredje ledd i dette nummeret, og at oppnåelsen av målene og milepælene nevnt i bokstav b) i det leddet

<sup>50</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/955 av 10. mai 2023 om opprettelse av et sosialt klimafond og om endring av forordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 1).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

bekreftes av verifiseringen som utføres i samsvar med fjerde ledd i dette nummeret.

Senest 1. mai 2024 skal operatører av fjernvarmeanlegg utarbeide en plan for klimanøytralitet for anlegg som de søker om ytterligere vederlagsfri tildeling for, i samsvar med andre ledd i dette nummeret. Planen skal være i samsvar med målet om klimanøytralitet fastsatt i artikkel 2 nr. 1 i forordning (EU) 2021/1119 og skal inneholde

- a) mål og investeringer med henblikk på å oppnå klimanøytralitet innen 2050 på anleggs- eller selskapsnivå, unntatt bruk av karbonkreditter fra utslippsreducerende tiltak,
- b) delmål og milepæler for å kunne måle framgangen mot å oppnå klimanøytralitet som fastsatt i bokstav a) i dette leddet senest 31. desember 2025 og deretter senest 31. desember hvert femte år,
- c) et anslag over virkningen av hvert av tiltakene og hver av investeringene nevnt i bokstav a) i dette leddet med hensyn til reduksjon av klimagassutslipp.

Oppnåelsen av målene og milepælene nevnt i tredje ledd bokstav b) i dette leddet skal verifiseres for perioden fram til 31. desember 2025 og for hver periode som utløper 31. desember hvert femte år deretter, i samsvar med framgangsmåten for verifisering og akkreditering i artikkel 15. Det skal ikke tildeles vederlagsfrie kvoter ut over mengden nevnt i første ledd i dette nummeret dersom oppnåelsen av delmålene og milepælene ikke er blitt verifisert for perioden som løper fram til utgangen av 2025, eller for perioden fra 2026 til 2030.

Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter for å presisere minsteinnholdet av informasjonen nevnt i tredje ledd bokstav a), b) og c) i dette leddet og formatet for klimanøytralitetsplanene nevnt i det leddet og i artikkel 10a nr. 1 femte ledd. Kommisjonen skal bestrebe seg på å oppnå synergier med lignende planer som fastsatt i unionsretten. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 22a nr. 2.»

15) I artikkel 10c skal nr. 7 lyde:

«7. Medlemsstatene skal kreve at anlegg som produserer elektrisk kraft og nettoperatører som mottar kvoter, innen 28. februar hvert år rapporterer om gjennomføringen av sine utvalgte investeringer, herunder saldoen for vederlagsfri tildeling og påløpte investeringskostnader, samt hvilke typer

investeringer som støttes. Medlemsstatene skal rapportere om dette til Kommisjonen, og Kommisjonen skal offentliggjøre disse rapportene.»

16) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 10ca

**Tidligere frist for vederlagsfri tildeling for modernisering av energisektoren i en overgangsperiode**

Som unntak fra artikkel 10c kan de berørte medlemsstatene bare gi vederlagsfri tildeling i en overgangsperiode til anlegg i samsvar med den artikkelen for investeringer som gjøres fram til 31. desember 2024. Kvoter som er tilgjengelige for de berørte medlemsstatene i samsvar med artikkel 10c for perioden 2021–2030, og som ikke brukes til slike investeringer, skal i den andelen som fastsettes av den aktuelle medlemsstaten,

- a) legges til samlet antall kvoter som den berørte medlemsstaten skal auksjonere i samsvar med artikkel 10 nr. 2, eller
- b) brukes til å støtte investeringer innenfor rammen av moderniseringsfondet nevnt i artikkel 10d, i samsvar med reglene som gjelder for inntekten fra kvoter nevnt i artikkel 10d nr. 4.

Den berørte medlemsstaten skal senest 15. mai 2024 underrette Kommisjonen om de respektive kvotemengdene som skal brukes i henhold til artikkel 10 nr. 2 første ledd bokstav a), og, som unntak fra artikkel 10d nr. 4 andre punktum, i henhold til artikkel 10d.»

17) I artikkel 10d gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Et fond for å støtte investeringer som foreslås av mottakermedlemsstatene, herunder finansiering av småskala investeringsprosjekter, for å modernisere energisystemer og forbedre energieffektiviteten skal opprettes for perioden 2021–2030 (heretter kalt «moderniseringsfondet»). Moderniseringsfondet skal finansieres gjennom auksjonering av kvoter i samsvar med artikkel 10 for mottakermedlemsstatene angitt der.

Investeringene som støttes, skal være i samsvar med målene for dette direktivet samt målene for kommisjonsmeldingen av 11. desember 2019 med tittelen «The European Green Deal» («EUs grønne giv») og forordning (EU) 2021/1119 samt de langsiktige målene angitt i Parisavtalen. Mottakermedlems-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

statene kan, dersom det er relevant, bruke moderniseringsfondets midler til å finansiere investeringer som involverer tilstøtende EU-grenseregioner. Det skal ikke gis støtte fra moderniseringsfondet til energiproduksjonsanlegg der det brukes fossile brenslers. Inntekter fra kvoter som omfattes av en underretning i henhold til nr. 4 i denne artikkelen, kan imidlertid brukes til investeringer som omfatter gassformige fossile brenslers.

Videre kan inntekter fra kvoter nevnt i artikkel 10 nr. 1 tredje ledd i dette direktivet, dersom virksomheten anses som miljømessig bærekraftig i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/852<sup>51</sup> og er behørig begrunnet av hensyn til energisikkerheten, brukes til investeringer som omfatter gassformige fossile brenslers, forutsatt at kvotene for energiproduksjon auksjoneres før 31. desember 2027, og at kvotene for investeringer som omfatter nedstrøms bruk av gass, auksjoneres før 31. desember 2028.

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Minst 80 % av inntektene fra kvotene nevnt i artikkel 10 nr. 1 tredje ledd og fra kvoter som omfattes av en underretning i henhold til nr. 4 i denne artikkelen, og minst 90 % av inntektene fra kvotene nevnt i artikkel 10 nr. 1 fjerde ledd skal brukes til å støtte investeringer i følgende:

- a) Produksjon og bruk av elektrisk kraft fra fornybare kilder, herunder fornybart hydrogen.
- b) Oppvarming og kjøling fra fornybare kilder.
- c) Reduksjon av den samlede energibruken gjennom energieffektivitet, herunder innen industri, transport, bygninger, landbruk og avfall.
- d) Energilagring og modernisering av energinett, herunder styring av etterspørselen, fjernvarmeledninger, nett for transport av elektrisk kraft, styrking av forbindelser mel-

lom medlemsstatene og infrastruktur for nullutslippsmobilitet.

- e) Støtte til lavinntektsusholdninger, herunder i landdistrikter og fjernliggende områder, med henblikk på å bekjempe energifattigdom og modernisere deres varmeanlegg.
- f) En rettferdig omstilling i karbonavhengige regioner i mottakermedlemsstatene med henblikk på å støtte omplassering, omskolering og kompetanseutvikling av arbeidstakere, utdanning, arbeidssøkerinitiativer og nystartede foretak i dialog med sivilsamfunnet og partene i arbeidslivet på en måte som er i samsvar med og bidrar til de relevante tiltakene som medlemsstatene har tatt med i sine territoriale planer for en rettferdig omstilling i samsvar med artikkel 8 nr. 2 første ledd bokstav k) i forordning (EU) 2021/1056, dersom det er relevant.»

c) Nr. 11 skal lyde:

«11. Investeringskomiteen skal hvert år rapportere til Kommisjonen om erfaringene med vurderingen av investeringer, særlig med hensyn til utslippsreduksjoner og reduksjonskostnader. Kommisjonen skal senest 31. desember 2024, idet det tas hensyn til investeringskomiteens konklusjoner, gjennomgå prosjektområdene nevnt i nr. 2 og grunnlaget som komiteen baserer sine anbefalinger på.

Investeringskomiteen skal sørge for at den årlige rapporten offentliggjøres. Kommisjonen skal framlegge den årlige rapporten for Europaparlamentet og Rådet.»

18) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 10f

**Prinsippet om ikke å gjøre betydelig skade**

Fra 1. januar 2025 skal mottakermedlemsstatene og Kommisjonen bruke inntektene fra auksjoneringen av kvoter beregnet på innovasjonsfondet i henhold til artikkel 10a nr. 8 i dette direktivet, og av kvotene nevnt i artikkel 10 nr. 1 tredje og fjerde ledd i dette direktivet, i samsvar med kriteriene om ikke å gjøre betydelig skade fastsatt i artikkel 17 i forordning (EU) 2020/852, dersom slike inntekter brukes til en økonomisk virksomhet som det er fastsatt tekniske screeningkriterier for, for å bestemme om en økonomisk virksomhet forårsaker bety-

<sup>51</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/852 av 18. juni 2020 om etablering av et rammeverk for å fremme bærekraftige investeringer og om endring av forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 av 22.6.2020, s. 13).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

delig skade på et eller flere av de relevante miljømålene i henhold til artikkel 10 nr. 3 bokstav b) i den forordningen.»

19) I artikkel 11 nr. 2 endres datoen «28. februar» til «30. juni».

20) I kapittel IV skal overskriften lyde:

«Bestemmelser for luftfart, sjøtransport og stasjonære anlegg».

21) I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Medlemsstatene skal sikre at kvoter utstedt av en vedkommende myndighet i en annen medlemsstat anerkjennes med henblikk på å oppfylle en anleggsoperatørs, en luftfartøyoperatørs eller en skipsoperatørs forpliktelser i henhold til nr. 3.»

b) Nr. 2a utgår.

c) Nr. 3 skal lyde:

«3. Medlemsstatene, de administrerende medlemsstatene og de administrerende myndighetene for en skipsoperatør skal senest 30. september hvert år sikre at

a) operatøren av hvert anlegg innleverer et antall kvoter som svarer til de samlede utslippene fra det aktuelle anlegget i foregående kalenderår, som verifisert i samsvar med artikkel 15,

b) hver luftfartøyoperatør innleverer et antall kvoter som svarer til luftfartøyoperatørens samlede utslipp i foregående kalenderår, som verifisert i samsvar med artikkel 15,

c) hver skipsoperatør innleverer et antall kvoter som svarer til skipsoperatørens samlede utslipp i foregående kalenderår, som verifisert i samsvar med artikkel 3ge,

Medlemsstatene, de administrerende medlemsstatene og de administrerende myndighetene for en skipsoperatør skal sikre at kvoter som er innlevert i samsvar med første ledd, deretter slettes.»

d) Følgende nye numre innsettes etter nr. 3:

«3-e.Som unntak fra nr. 3 første ledd bokstav c) kan skipsoperatører innlevere 5 % færre kvoter enn deres verifiserte utslipp som finner sted fram til 31. desember 2030 fra skip med isklasse, forutsatt at slike skip har isklasse IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse fastsatt på grunnlag av HELCOM-anbefaling 25/7.

Dersom det innleveres færre kvoter i forhold til de verifiserte utslippene, og når forskjellen mellom verifiserte utslipp og innleverte kvoter er blitt fastslått for hvert år, skal en mengde kvoter som svarer til den forskjellen, slettes i stedet for å bli auksjonert i henhold til artikkel 10.

3-d.Som unntak fra nr. 3 første ledd bokstav

c) i denne artikkelen og artikkel 16 skal Kommisjonen på anmodning fra en medlemsstat ved hjelp av en gjennomføringsrettsakt fastsette at medlemsstatene skal anse kravene fastsatt i disse bestemmelsene for å være oppfylt, og at de ikke skal treffe tiltak mot skipsoperatører med tanke på utslipp som finner sted fram til 31. desember 2030 fra reiser utført av andre passasjerskip enn cruiseskip og av roro-passasjerskip mellom en havn på en øy underlagt den anmodende medlemsstatens jurisdiksjon uten vei- eller jernbaneforbindelse med fastlandet og med færre enn 200 000 fastboende i samsvar med de siste beste tilgjengelige dataene for 2022, og en havn underlagt den samme medlemsstatens jurisdiksjon, og slike skips aktiviteter i en havn i forbindelse med slike reiser.

Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over øyene nevnt i første ledd og de berørte havnene og sørge for at listen holdes oppdatert.

3-c.Som unntak fra nr. 3 første ledd bokstav

c) i denne artikkelen og artikkel 16 skal Kommisjonen på felles anmodning fra to medlemsstater, der den ene ikke har en landbasert grense til en annen medlemsstat og den andre medlemsstaten er den medlemsstaten som geografisk ligger nærmest medlemsstaten uten en slik landbasert grense, ved hjelp av en gjennomføringsrettsakt fastsette at medlemsstatene skal anse kravene fastsatt i disse bestemmelsene for å være oppfylt, og at de ikke skal treffe tiltak mot skipsoperatører med hensyn til utslipp som finner sted fram til 31. desember 2030 fra reiser utført med passasjerskip eller roro-passasjerskip innenfor rammen av en tverrnasjonal kontrakt om offentlig tjenesteyting eller en tverrnasjonal forpliktelse til å yte offentlig tjeneste som fastsatt i den

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

felles anmodningen, som forbinder de to medlemsstatene, og fra slike skipsaktiviteter i en havn i forbindelse med slike reiser.

3-b. Det oppstår ikke en plikt til å innlevere kvoter for utslipp som finner sted fram til 31. desember 2030 fra reiser mellom en havn i en medlemsstats mest fjerntliggende region og en havn i den samme medlemsstaten, herunder reiser mellom havner i en mest fjerntliggende region og reiser mellom havner i den samme medlemsstatens mest fjerntliggende regioner, og fra slike skipsaktiviteter i en havn i forbindelse med slike reiser.»

e) Nr. 3-a skal lyde:

«3-a. Dersom og så lenge det er nødvendig for å verne den miljømessige integriteten til EU ETS, skal det være forbudt for anleggsoperatører, luftfartøyoperatører og skipsoperatører i EU ETS å bruke kvoter som er utstedt av en medlemsstat der forpliktelsene er falt bort for anleggsoperatører, luftfartøyoperatører og skipsoperatører. De delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 3 skal omfatte tiltakene som kreves i tilfellene nevnt i dette nummeret.»

f) Nytt nummer skal lyde:

«3b. Det skal ikke oppstå en forpliktelse til å innlevere kvoter for utslipp av klimagasser som anses for å ha blitt fanget og brukt på en slik måte at de er blitt permanent kjemisk bundet i et produkt og på den måten ikke kommer ut i atmosfæren ved normal bruk, herunder enhver normal aktivitet som finner sted etter at produktet er uttjent.

Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å utfylle dette direktivet når det gjelder kravene for å anse at klimagasser er blitt permanent kjemisk bundet som nevnt i første ledd i dette nummeret.»

g) Nr. 4 skal lyde:

«4. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltakene for å sikre at kvoter når som helst blir slettet på anmodning fra kvoteinnehaveren. Dersom kapasiteten for produksjon av elektrisk kraft på en medlemsstats territorium stenges ned som følge av ytterligere nasjonale tiltak, kan medlemsstatene slette kvoter fra samlet antall kvoter som de skal auksjo-

neres som nevnt i artikkel 10 nr. 2, opp til en mengde som svarer til gjennomsnittlige verifiserte utslipp for det aktuelle anlegget i løpet av en femårsperiode før nedstengingen. Den berørte medlemsstaten skal underrette Kommisjonen om en slik planlagt sletting av kvoter, eller om årsakene til at de ikke slettes, i samsvar med delegerte rettsakter vedtatt i henhold til artikkel 10 nr. 4.»

22) I artikkel 14 nr. 1 skal første ledd lyde:

«Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter om nærmere regler for overvåking og rapportering av utslipp og, dersom det er relevant, virksomhetsdata fra de formene for virksomhet som er oppført i vedlegg I til dette direktivet, og ikke-CO<sub>2</sub>-relaterte virkninger av luftfart på ruter som det rapporteres utslipp for i henhold til dette direktivet, som skal bygge på prinsippene for overvåking og rapportering fastsatt i vedlegg IV til dette direktivet og kravene fastsatt i nr. 2 og 5 i denne artikkelen. I disse gjennomføringsrettsaktene skal potensialet for global oppvarming for hver klimagass også spesifiseres, og det skal tas hensyn til oppdatert vitenskapelig kunnskap om virkningene av andre utslipp enn CO<sub>2</sub>-utslipp fra luftfart i kravene til overvåking og rapportering av utslipp og virkningene av dem, herunder ikke-CO<sub>2</sub>-relaterte virkninger av luftfart. I disse gjennomføringsrettsaktene skal anvendelsen av kriteriene for bærekraft og reduksjon av klimagassutslipp ved bruk av biomasse fastsatt ved direktiv (EU) 2018/2001 fastsettes, med de tilpasningene som er nødvendige for anvendelsen i henhold til dette direktivet, for at slik biomasse skal kunne nulltelles. De skal presisere hvordan lagring av utslipp fra kilder som består av en andel som kan nulltelles, og en andel som ikke kan nulltelles, skal medregnes. De skal også presisere hvordan utslipp fra fornybare drivstoffer av ikke-biologisk opprinnelse og drivstoffer basert på gjenvunnet karbon skal medregnes, og sikre at slike utslipp medregnes og at dobbelttelling unngås.»

23) I artikkel 16 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Medlemsstatene skal sikre at navnene på anleggsoperatører, luftfartøyoperatører og skipsoperatører som ikke overholder kravene om å innlevere et tilstrekkelig antall kvoter i henhold til dette direktivet, offentliggjøres.

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

b) I nr. 3 endres datoen «30. april» til «30. september».

c) Nytt nummer skal lyde:

«3a.Sanksjonene fastsatt i nr. 3 får også anvendelse på skipsoperatører.»

d) Nytt nummer skal lyde:

«11a.Dersom en skipsoperatør ikke har oppfylt innleveringsforpliktelsene i to eller flere påfølgende rapporteringsperioder, og dersom andre håndhevingsiltak ikke har ført til at kravene oppfylles, kan vedkommende myndighet i anløpshavnens medlemsstat, etter å ha gitt den berørte skipsoperatøren mulighet til å framsette sine synspunkter, utstede et pålegg om bortvisning som skal meldes til Kommisjonen, Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA), de andre medlemsstatene og den berørte flaggstaten. Som følge av utstedelsen av et slikt pålegg om bortvisning skal hver medlemsstat, unntatt medlemsstaten som skipet fører flagget til, nekte skipene som den berørte skipsoperatøren har ansvar for, å anløpe sine havner fram til skipsoperatøren har oppfylt sine innleveringsforpliktelser i samsvar med artikkel 12. Dersom skipet fører en medlemsstats flagg og anløper eller befinner seg i en av dens havner, skal den berørte medlemsstaten, etter å ha gitt den berørte skipsoperatøren mulighet til å framsette sine synspunkter, holde tilbake skipet fram til skipsoperatøren har oppfylt sine innleveringsforpliktelser.

Dersom et skip fra en skipsoperatør som nevnt i første ledd befinner seg i en av havnene i medlemsstaten som skipet fører flagget til, kan den berørte medlemsstaten, etter å ha gitt den berørte skipsoperatøren mulighet til å framsette sine synspunkter, utstede et pålegg om tilbakeholding av skipet fram til skipsoperatøren har oppfylt sine forpliktelser. Den skal underrette Kommisjonen, EMSA og de andre medlemsstatene om dette. Som følge av utstedelsen av et slikt pålegg om tilbakeholding skal hver medlemsstat treffe de samme tiltakene som de som kreves ved utstedelse av et pålegg om bortvisning i samsvar med første ledd annet punktum.

Dette nummeret berører ikke internasjonale sjøfartsregler for skip i nød.»

24) Artikkel 18b skal lyde:

«*Artikkel 18b*

**Bistand fra Kommisjonen, EMSA og andre relevante organisasjoner**

1. For å oppfylle sine forpliktelser i henhold til artikkel 3c nr. 4 og artikkel 3g, 3gd, 3ge, 3gf, 3gg og 18a kan Kommisjonen, den administrerende medlemsstaten og de administrerende myndighetene for en skipsoperatør be om bistand fra EMSA eller en annen relevant organisasjon, og kan for dette formålet inngå hensiktsmessige avtaler med disse organisasjonene.
2. Kommisjonen skal med bistand fra EMSA bestrebe seg på å utvikle egnede verktøy og veiledning for å lette og koordinere verifiserings- og håndhevingsaktiviteter knyttet til anvendelsen av dette direktivet på sjøtransport. Så langt det er praktisk mulig, skal slik veiledning og slike verktøy gjøres tilgjengelige for medlemsstatene og kontrollørene med henblikk på informasjonsutveksling og for bedre å sikre en robust håndheving av de nasjonale bestemmelsene som innarbeider dette direktivet.»

25) I artikkel 23 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 og 3 skal lyde:

«2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 3c nr. 6, artikkel 3d nr. 3, artikkel 10 nr. 4, artikkel 10a nr. 1, 8 og 8a, artikkel 10b nr. 5, artikkel 12 nr. 3b, artikkel 19 nr. 3, artikkel 22, artikkel 24 nr. 3, artikkel 24a nr. 1, artikkel 25a nr. 1, artikkel 28c og artikkel 30j nr. 1 gis Kommisjonen på ubestemt tid fra 8. april 2018.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 3c nr. 6, artikkel 3d nr. 3, artikkel 10 nr. 4, artikkel 10a nr. 1, 8 og 8a, artikkel 10b nr. 5, artikkel 12 nr. 3b, artikkel 19 nr. 3, artikkel 22, artikkel 24 nr. 3, artikkel 24a nr. 1, artikkel 25a nr. 1, artikkel 28c og artikkel 30j nr. 1 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.»

b) Nr. 6 skal lyde:

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

«6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 3c nr. 6, artikkel 3d nr. 3, artikkel 10 nr. 4, artikkel 10a nr. 1, 8 eller 8a, artikkel 10b nr. 5, artikkel 12 nr. 3b, artikkel 19 nr. 3, artikkel 22, artikkel 24 nr. 3, artikkel 24a nr. 1, artikkel 25a nr. 1, artikkel 28c eller artikkel 30j nr. 1 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

26) Artikkel 29 skal lyde:

«Artikkel 29

**Rapport for å sikre at karbonmarkedet fungerer bedre**

Dersom de regelmessige rapportene om karbonmarkedet nevnt i artikkel 10 nr. 5 og 6 inneholder dokumentasjon på at karbonmarkedet ikke fungerer korrekt, skal Kommisjonen innen en frist på tre måneder framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet. Rapporten kan ved behov følges av et forslag til regelverk som har som mål å øke gjennomslutningen og integriteten til karbonmarkedet, herunder relaterte markeder for derivater, og treffe korrigerende tiltak for å forbedre måten markedet fungerer på, samt forbedre forebyggingen og avdekkingen av markedsmissbruk.»

27) Artikkel 29a skal lyde:

«Artikkel 29a

**Tiltak ved svært høye prissvingninger**

1. Dersom den gjennomsnittlige kvoteprisen for de seks foregående kalendermånedene er mer enn 2,4 ganger den gjennomsnittlige kvoteprisen for den foregående referanseperioden på to år, skal 75 millioner kvoter frigis fra markedsstabilitetsreserven i samsvar med artikkel 1 nr. 7 i beslutning (EU) 2015/1814.

Kvoteprisen nevnt i første ledd i dette nummeret skal for kvoter som omfattes av kapittel II og III, være prisen på auksjoner gjennomført i samsvar med de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til artikkel 10 nr. 4.

Den foregående referanseperioden på to år nevnt i første ledd skal være toårs-

perioden som utløper før den første måneden i perioden på seks kalendermåneder nevnt i det leddet.

Dersom vilkåret i første ledd i dette nummeret er oppfylt og nr. 2 ikke får anvendelse, skal Kommisjonen offentliggjøre en melding i *Den europeiske unions tidende* med en angivelse av datoen da vilkåret ble oppfylt.

Kommisjonen skal innen de tre første virkedagene i hver måned offentliggjøre den gjennomsnittlige kvoteprisen for de foregående seks kalendermånedene og den gjennomsnittlige kvoteprisen for den foregående referanseperioden på to år. Dersom vilkåret nevnt i første ledd ikke er oppfylt, skal Kommisjonen også offentliggjøre nivået som den gjennomsnittlige kvoteprisen vil måtte nå den neste måneden for å oppfylle vilkåret nevnt i det leddet.

2. Når vilkåret for frigivelse av kvoter fra markedsstabilitetsreserven i henhold til nr. 1 er oppfylt, skal vilkåret nevnt i det nummeret ikke anses for å være oppfylt igjen før tidligst tolv måneder etter at den forrige frigivelsen er avsluttet.
3. De nærmere reglene for gjennomføringen av tiltakene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen skal fastsettes i de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 10 nr. 4.»

28) I artikkel 30 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Dette direktivet skal gjennomgås jevnlig på bakgrunn av den internasjonale utviklingen og innsatsen for å nå de langsiktige målene i Parisavtalen og alle relevante forpliktelser som følger av partskonferansen under De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring.»

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Tiltakene for å støtte visse energiintensive industrisektorer som kan bli utsatt for karbonlekkasje som nevnt i artikkel 10a og 10b i dette direktivet, skal også gjennomgås jevnlig på bakgrunn av klimapolitiske tiltak i andre store økonomier. I denne forbindelse skal Kommisjonen også undersøke om tiltak som gjelder kompensasjon for indirekte kostnader bør harmoniseres ytterligere. Tiltakene som gjelder for CBAM-sektorer, skal gjennomgås jevnlig på bakgrunn av forordning (EU) 2023/956. Før 1. januar 2028 og deretter

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

annethvert år skal Kommisjonen som en del av sine rapporter til Europaparlamentet og Rådet i henhold til artikkel 30 nr. 6 i den forordningen vurdere hvilken innvirkning CBAM har på risikoen for karbonlekkasje, herunder i forbindelse med eksport.

Rapporten skal inneholde en vurdering av behovet for å treffe tilleggstiltak, herunder lovgivningsmessige tiltak, for å håndtere risikoen for karbonlekkasje. Ved behov skal rapporten følges av et forslag til regelverk.»

c) Nr. 3 skal lyde:

«3. Kommisjonen skal framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet innenfor rammen av hver globale gjenomgåelse som er avtalt i henhold til Parisavtalen, særlig med hensyn til behovet for ytterligere politikk og tiltak på unionsplan med henblikk på nødvendige klimagassreduksjoner i Unionen og dens medlemsstater, herunder i forbindelse med den lineære faktoren nevnt i artikkel 9 i dette direktivet. Kommisjonen kan, dersom det er relevant, framlegge forslag til regelverk for Europaparlamentet og Rådet om endring av dette direktivet, særlig for å sikre samsvar med målet om klimanøytralitet fastsatt i artikkel 2 nr. 1 i forordning (EU) 2021/1119 og Unionens klimamål fastsatt i artikkel 4 i den forordningen. Når Kommisjonen framlegger sine forslag til regelverk, skal den blant annet ta hensyn til Unionens veiledende framskrevne budsjett for klimagasser for perioden 2030–2050 som nevnt i artikkel 4 nr. 4 i den forordningen.»

d) Nye numre skal lyde:

«5. Kommisjonen skal senest 31. juli 2026 rapportere til Europaparlamentet og Rådet om følgende forhold, eventuelt fulgt av et forslag til regelverk og en konsekvensutredning:

a) Hvordan negative utslipp som skyldes klimagasser som tas opp fra atmosfæren og lagres sikkert og permanent, kan medregnes, og hvordan disse negative utslippene kan dekkes av handel med utslippskvoter, dersom det er relevant, herunder et tydelig virkeområde og strenge kriterier for en slik

dekning, og sikkerhetstiltak for å sikre at slike opptak ikke kompenseres for utslippsreduksjonene som kreves i samsvar med Unionens klimamål fastsatt i forordning (EU) 2021/1119.

b) Muligheten for å senke terskelverdiene for samlet nominell termisk effekt på 20 MW for de formene for virksomhet som er angitt i vedlegg I, fra 2031.

c) Hvorvidt alle klimagassutslipp som omfattes av dette direktivet, faktisk medregnes, og hvorvidt dobbelttelling faktisk unngås. Den skal særlig vurdere medregningen av klimagassutslippene som anses for å være fanget og brukt i et produkt på en annen måte enn den som er nevnt i artikkel 12 nr. 3b.

6. Ved gjennomgåelse av dette direktivet i samsvar med nr. 1, 2 og 3 i denne artikkelen skal Kommisjonen analysere hvordan det kan opprettes forbindelser mellom EU ETS og andre karbonmarkeder uten at oppnåelsen av målet om klimanøytralitet og Unionens klimamål fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 undergraves.

7. Senest 31. juli 2026 skal Kommisjonen vurdere muligheten for å inkludere kommunale avfallsforbrenningsanlegg i EU ETS, særlig med henblikk på inkludering av disse fra 2028, og framlegge en rapport om dette for Europaparlamentet og Rådet og med en vurdering av det potensielle behovet for å gi en medlemsstat mulighet til å avvike fra dette fram til 31. desember av 2030. I den forbindelse skal Kommisjonen ta hensyn til viktigheten av at alle sektorer bidrar til utslippsreduksjoner, og til en potensiell omlodning av avfall til deponier i Unionen og eksport av avfall til tredjeland. Kommisjonen skal også ta hensyn til relevante kriterier, for eksempel virkningene på det indre marked, en potensiell konkurransevridning, miljømessig integritet, tilpasning til målene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF<sup>52</sup> og robusthet og nøy-

<sup>52</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF av 19. november 2008 om avfall og om oppheving av visse direktiver (EUT L 312 av 22.11.2008, s. 3).»



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

aktighet med hensyn til overvåking og beregning av utslipp. Dersom det er relevant, og uten at det berører artikkel 4 i det direktivet, skal Kommisjonen la rapporten følges av et forslag til regelverk med henblikk på å anvende bestemmelsene i dette kapitlet på utslippstillatelse for klimagasser og tildeling og utstedelse av ytterligere kvoter for kommunale avfallsforbrenningsanlegg og på å forebygge en potensiell omladning av avfall.

I rapporten nevnt i første ledd skal Kommisjonen også vurdere muligheten for å inkludere andre avfallshåndteringsprosesser i EU ETS, særlig deponering som genererer metan- og dinitrogenutslipp i Unionen. Kommisjonen kan, dersom det er relevant, også la rapporten følges av et forslag til regelverk for å inkludere slike andre avfallshåndteringsprosesser i EU ETS.

29) Etter artikkel 30 innsettes følgende kapittel:

«*Kapittel IVa*

**Ordning for handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer**

*Artikkel 30a*

**Virkeområde**

Bestemmelsene i dette kapitlet får anvendelse på utslipp, utslippstillatelse for klimagasser, utstedelse og innlevering av kvoter og overvåking, rapportering og verifisering i forbindelse med virksomheten nevnt i vedlegg III. Dette kapitlet får ikke anvendelse på utslipp som omfattes av kapittel II og III.

*Artikkel 30b*

**Utslippstillatelse for klimagasser**

1. Medlemsstatene skal fra 1. januar 2025 sikre at regulerte enheter ikke utøver virksomheten nevnt i vedlegg III, med mindre den regulerte enheten har en tillatelse utstedt av en kompetent myndighet i samsvar med nr. 2 og 3 i denne artikkelen.
2. En søknad fra den regulerte enheten til vedkommende myndighet i henhold til nr. 1 i denne artikkelen om en utslippstillatelse for klimagasser i henhold til dette kapitlet skal minst inneholde en beskrivelse av
  - a) den regulerte enheten,
  - b) typen brenslere som frigis for forbruk, og som brukes til forbrenning i sektorene nevnt i vedlegg III, og på hvilken måte disse brenslene frigis for forbruk,

- c) sluttbruken av brenslene som frigis for forbruk i forbindelse med virksomheten nevnt i vedlegg III,
  - d) planlagte tiltak for å overvåke og rapportere utslipp i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14 og 30f,
  - e) et ikke-teknisk sammendrag av opplysningene nevnt i bokstav a)–d) i dette nummeret.
3. Vedkommende myndighet skal utstede en utslippstillatelse for klimagasser til den regulerte enheten nevnt i nr. 1 i denne artikkelen for virksomheten nevnt i vedlegg III dersom den finner det godtgjort at enheten er i stand til å overvåke og rapportere utslipp som svarer til brenselmengdene som frigis for forbruk i henhold til vedlegg III.
  4. Utslippstillatelse for klimagasser skal minst inneholde følgende:
    - a) Den regulerte enhetens navn og adresse.
    - b) En beskrivelse av hvordan den regulerte enheten frigir brenslene for forbruk i sektorene som omfattes av dette kapitlet.
    - c) En beskrivelse av brenslene som den regulerte enheten frigir for forbruk i sektorene som omfattes av dette kapitlet.
    - d) En overvåkingsplan som oppfyller kravene fastsatt ved gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14.
    - e) Rapporteringskrav fastsatt ved gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14.
    - f) En forpliktelse til å innlevere kvoter utstedt i henhold til dette kapitlet tilsvarende de samlede utslippene i hvert kalenderår, som verifisert i samsvar med artikkel 15, innen fristen fastsatt i artikkel 30e nr. 2.
  5. Medlemsstatene kan tillate at de regulerte enhetene oppdaterer overvåkingsplanene uten å endre tillatelsen. Regulerte enheter skal framlegge eventuelle oppdaterte overvåkingsplaner for vedkommende myndighet for godkjenning.
  6. Den regulerte enheten skal underrette vedkommende myndighet om eventuelle planlagte endringer i sin virksomhet eller brenslene den frigir for forbruk, som kan kreve at utslippstillatelsen for klimagasser oppdateres. Dersom det er relevant, skal

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

vedkommende myndighet oppdatere tillatelsen i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14. Dersom identiteten til den regulerte enheten som omfattes av dette kapitlet, endres, skal vedkommende myndighet oppdatere tillatelsen slik at den inneholder navnet på og adressen til den regulerte enheten.

#### Artikkel 30c

##### Samlet antall kvoter i Unionen

1. Samlet antall kvoter i Unionen som utstedes i henhold til dette kapitlet hvert år fra 2027, skal reduseres lineært fra og med 2024. Verdien for 2024 skal defineres som utslippsgrensene for 2024 beregnet på grunnlag av referanseutslippene i henhold til artikkel 4 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842<sup>53</sup> for sektorene som omfattes av dette kapitlet, og ved anvendelse av det lineære reduksjonsforløpet for alle utslipp som omfattes av nevnte forordning. Antallet skal reduseres hvert år etter 2024 med en lineær reduksjonsfaktor på 5,10 %. Senest 1. januar 2025 skal Kommisjonen offentliggjøre samlet antall kvoter i Unionen for 2027.
2. Samlet antall kvoter i Unionen som utstedes i henhold til dette kapitlet hvert år fra 2028, skal reduseres lineært fra 2025 på grunnlag av de gjennomsnittlige utslippene som rapporteres i henhold til dette kapitlet for perioden 2024–2026. Antallet kvoter skal reduseres med en lineær reduksjonsfaktor på 5,38 %, med mindre vilkårene fastsatt i nr. 1 i vedlegg IIIa får anvendelse, i så fall skal antallet reduseres med en lineær reduksjonsfaktor justert i samsvar med reglene fastsatt i nr. 2 i vedlegg IIIa. Senest 30. juni 2027 skal Kommisjonen offentliggjøre samlet antall kvoter i Unionen for 2028 og ved behov den justerte lineære reduksjonsfaktoren.
3. Samlet antall kvoter i Unionen som utstedes i henhold til dette kapitlet, skal justeres for hvert år fra 2028 for å kompensere for antallet kvoter som er innlevert i tilfeller der det ikke var mulig å unngå dobbelttelling av utslipp, eller dersom det er inn-

levert kvoter for utslipp som ikke omfattes av dette kapitlet, som nevnt i artikkel 30f nr. 5. Justeringen skal svare til den samlede mengden kvoter som omfattes av dette kapitlet, og som det ble kompensert for i det relevante rapporteringsåret i henhold til gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 30f nr. 5 andre ledd.

4. En medlemsstat som i henhold til artikkel 30j ensidig utvider virksomheten nevnt i vedlegg III til sektorer som ikke er oppført i det vedlegget, skal sikre at de berørte regulerte enhetene senest 30. april framlegger en behørig begrunnet rapport for relevant vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 30f. Dersom de framlagte dataene er behørig begrunnet, skal vedkommende myndighet underrette Kommisjonen om dette senest 30. juni i det relevante året. Antallet kvoter som skal utstedes i henhold til nr. 1 i denne artikkelen, skal justeres, idet det tas hensyn til den behørig begrunnede rapporten framlagt av de regulerte enhetene.

#### Artikkel 30d

##### Auksjonering av kvoter for virksomheten nevnt i vedlegg III

1. Fra 2027 skal kvoter som omfattes av dette kapitlet, auksjoneres, med mindre de plasseres i markedsstabilitetsreserven opprettet ved beslutning (EU) 2015/1814. Kvotene som omfattes av dette kapitlet, skal aksjoneres atskilt fra kvotene som omfattes av kapittel II og III i dette direktivet.
2. Auksjoneringen av kvoter i henhold til dette kapitlet skal starte i 2027 med en mengde som svarer til 130 % av auksjonsvolumene for 2027 fastsatt på grunnlag av samlet antall kvoter i Unionen for det året og de respektive auksjonsandelene og -volumene i henhold til nr. 3–6 i denne artikkelen. De ytterligere 30 % som skal auksjoneres, skal bare brukes til innlevering av kvoter i henhold til artikkel 30e nr. 2 og kan auksjoneres fram til 31. mai 2028. De ytterligere 30 % skal trekkes fra auksjonsvolumene for perioden 2029–2031. Vilråene for auksjonene omhandlet i dette nummeret, skal fastsettes i samsvar med nr. 7 i denne artikkelen og artikkel 10 nr. 4.

I 2027 skal det opprettes 600 millioner kvoter som omfattes av dette kapitlet, som beholdninger i markedsstabilitets-

<sup>53</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842 av 30. mai 2018 om medlemsstatenes bindende årlige reduksjoner av klimagassutslipp i tidsrommet 2021–2030 som bidrag til klimatiltak for å oppfylle forpliktelsene i henhold til Paris-avtalen, og om endring av forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 av 19.6.2018, s. 26).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

reserven i henhold til artikkel 1a nr. 3 i beslutning (EU) 2015/1814.

3. 150 millioner kvoter utstedt i henhold til dette kapitlet skal auksjoneres, og alle inntektene fra disse auksjonene skal gjøres tilgjengelige for det sosiale klimafondet opprettet ved forordning (EU) 2023/955 fram til 2032.
4. Fra den resterende mengden kvoter og for, sammen med inntektene fra kvotene nevnt i nr. 3 i denne artikkelen og artikkel 10a nr. 8b i dette direktivet, å generere et maksimalt beløp på EUR 65 000 000 000 skal Kommisjonen sikre at en ytterligere mengde kvoter som omfattes av dette kapitlet, auksjoneres, og at inntektene fra disse auksjonene gjøres tilgjengelige for det sosiale klimafondet opprettet ved forordning (EU) 2023/955 fram til 2032.

Kommisjonen skal sikre at kvotene som er beregnet på det sosiale klimafondet nevnt i nr. 3 i denne artikkelen og i dette nummeret, auksjoneres i samsvar med prinsippene og bestemmelsene nevnt i artikkel 10 nr. 4 og de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til den artikkelen.

Inntektene fra auksjoneringsen av kvotene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen og i dette nummeret skal utgjøre en ekstern inntekt avsatt til et bestemt formål i samsvar med artikkel 21 nr. 5 i forordning (EU, Euratom) 2018/1046 og skal brukes i samsvar med reglene som gjelder for det sosiale klimafondet.

Det årlige beløpet som tildeles det sosiale klimafondet i samsvar med artikkel 10a nr. 8b punkt 3 i denne artikkelen og dette nummeret skal ikke overstige

- a) for 2026: EUR 4 000 000 000,
- b) for 2027: EUR 10 900 000 000,
- c) for 2028: EUR 10 500 000 000,
- d) for 2029: EUR 10 300 000 000,
- e) for 2030: EUR 10 100 000 000,
- f) for 2031: EUR 9 800 000 000,
- g) for 2032: EUR 9 400 000 000.

Dersom ordningen for handel med utslippskvoter opprettet i samsvar med dette kapitlet utsettes til 2028 i henhold til artikkel 30k, skal det maksimale beløpet som skal gjøres tilgjengelig for det sosiale klimafondet i samsvar med første ledd i dette nummeret, være EUR 54 600 000 000. I så fall skal de årlige beløpene som tildeles det sosiale klimafondet, ikke overstige EUR

4 000 000 000 sammenlagt for 2026 og 2027, og for perioden fra 1. januar 2028 til 31. desember 2032 skal det relevante årlige beløpet ikke overstige

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

Dersom inntekten fra auksjoneringsen nevnt i nr. 5 i denne artikkelen fastsettes som egne midler i samsvar med artikkel 311 tredje ledd i TEUV, får artikkel 10a nr. 8b i dette direktivet, nr. 3 i denne artikkelen og dette nummeret ikke anvendelse.

5. Samlet antall kvoter som omfattes av dette kapitlet etter fradrag av antallet fastsatt i nr. 3 og 4 i denne artikkelen, skal auksjoneres av medlemsstatene og fordeles mellom dem i andeler som er identiske med andelen av referanseutslipp i henhold til artikkel 4 nr. 2 i forordning (EU) 2018/842, for de kategoriene av utslippskilder som er nevnt i andre ledd bokstav b), c) og d) i vedlegg III til dette direktivet, for gjennomsnittet i perioden 2016–2018 i den berørte medlemsstaten i henhold til den omfattende gjennomgåelsen omhandlet i artikkel 4 nr. 3 i den forordningen
6. Medlemsstatene skal fastsette hvordan inntektene fra auksjoneringsen av kvoter nevnt i nr. 5 i denne artikkelen skal brukes, bortsett fra inntektene som utgjør eksterne inntekter avsatt til et bestemt formål i samsvar med nr. 4 i denne artikkelen, eller inntektene fastsatt som egne midler i samsvar med artikkel 311 tredje ledd i TEUV og ført inn i Unionens budsjett. Medlemsstatene skal bruke sine inntekter eller den tilsvarende finansielle verdien av disse inntektene for et eller flere av formålene nevnt i artikkel 10 nr. 3 i dette direktivet, idet de prioriterer virksomhet som kan bidra til å håndtere sosiale aspekter av handelen med utslippskvoter i henhold til dette kapitlet, eller for et eller flere av følgende formål:
  - a) Tiltak beregnet på å bidra til avkarbonisering av oppvarming og kjøling av bygninger eller til å redusere energibehovet i bygninger, herunder integrering av fornybar energi og relaterte tiltak i samsvar med artikkel 7 nr. 11 og artikkel 12 og 20 i direktiv 2012/27/EU, samt tiltak for å gi økonomisk støtte til

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

lavinntektshusholdninger i bygninger med dårligst energiytelse.

- b) Tiltak beregnet på å akselerere innføringen av nullutslippskjøretøyer eller på å gi økonomisk støtte til etablering av fullt ut samvirkende infrastruktur for fylling av drivstoff og lading for nullutslippskjøretøyer, eller tiltak for å oppmuntre til en overgang til offentlig transport og forbedre multimodaliteten eller for å gi økonomisk støtte for å håndtere sosiale aspekter som gjelder transportbrukere med lav og middels inntekt.
- c) Til å finansiere sin sosiale klimaplan i samsvar med artikkel 15 i forordning (EU) 2023/955.
- d) Til å gi finansiell kompensasjon til sluttforbrukere av brensel i tilfeller der det ikke har vært mulig å unngå dobbelttelling av utslipp, eller der det er innlevert kvoter for utslipp som ikke omfattes av dette kapitlet, som nevnt i artikkel 30f nr. 5.

Medlemsstatene skal anses å ha oppfylt bestemmelsene i dette nummeret dersom de har innført og gjennomført en skattemessig eller økonomisk støttepolitikk eller reguleringspolitikk som innebærer økonomisk støtte, som er fastsatt for formålene nevnt i første ledd i dette nummeret, og som har en verdi som svarer til inntektene nevnt i det leddet fra auksjoneringen av kvoter nevnt i dette kapitlet.

Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om bruken av inntektene og tiltakene som er truffet i henhold til dette nummeret, ved å ta med disse opplysningene i sine rapporter som framlegges i henhold til forordning (EU) 2018/1999.

7. Artikkel 10 nr. 4 og 5 får anvendelse på kvotene utstedt i henhold til dette kapitlet.

#### *Artikkel 30e*

#### **Overføring, innlevering og sletting av kvoter**

1. Artikkel 12 får anvendelse på utslipp, regulerte enheter og kvoter som omfattes av dette kapitlet, unntatt nr. 3 og 3a, nr. 4 andre og tredje punktum og nr. 5 i den artikkelen. I den forbindelse
  - a) skal enhver henvisning til utslipp forstås som en henvisning til utslippene som omfattes av dette kapitlet,

- b) skal enhver henvisning til anleggsoperatører forstås som en henvisning til de regulerte enhetene som omfattes av dette kapitlet,

- c) skal enhver henvisning til kvoter forstås som en henvisning til kvotene som omfattes av dette kapitlet.

2. Fra 1. januar 2028 skal medlemsstatene sikre at den regulerte enheten senest 31. mai hvert år innleverer en mengde kvoter som omfattes av dette kapitlet, som er lik den regulerte enhetens samlede utslipp som svarer til brenselmengden frigitt for forbruk i henhold til vedlegg III, i det foregående kalenderåret som verifisert i samsvar med artikkel 15 og 30f, og at disse kvotene deretter slettes.

3. Dersom en regulert enhet etablert i en gitt medlemsstat er underlagt en nasjonal CO<sub>2</sub>-avgift som gjelder for perioden 2027–2030, og som omfatter virksomheten nevnt i vedlegg III, kan vedkommende myndighet i den berørte medlemsstaten som unntak fra nr. 1 og 2 i denne artikkelen fram til 31. desember 2030 unnta den regulerte enheten fra forpliktelsen til å innlevere kvoter i henhold til nr. 2 i denne artikkelen for et gitt referanseår, forutsatt at
  - a) den berørte medlemsstaten underretter Kommissjonen om den nasjonale CO<sub>2</sub>-avgiften senest 31. desember 2023, og at nasjonal rett som fastsetter avgiftssatsene for perioden 2027–2030, har trådt i kraft innen den datoen; den berørte medlemsstaten skal underrette Kommissjonen om eventuelle etterfølgende endringer av den nasjonale CO<sub>2</sub>-avgiften,

- b) den nasjonale CO<sub>2</sub>-avgiften for referanseåret i den berørte medlemsstaten som den regulerte enheten faktisk betaler, er høyere enn den gjennomsnittlige auksjonsprisen for ordningen for handel med utslippskvoter opprettet i henhold til dette kapitlet,

- c) den regulerte enheten fullt ut oppfylder forpliktelsene i henhold til artikkel 30b om utslippstillatelser for klimagasser og artikkel 30f om overvåking, rapportering og verifisering av sine utslipp,

- d) den berørte medlemsstaten underretter Kommissjonen om anvendelsen av slike unntak og den tilsvarende kvotemengden som skal slettes i samsvar med bokstav g) i dette leddet og de dele-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- gerte rettsaktene vedtatt i henhold til artikkel 10 nr. 4, senest 31. mai i året etter referanseåret,
- e) Kommisjonen ikke gjør innsigelse mot anvendelsen av unntaket med den begrunnelse at tiltaket det er underrettet om, ikke er i samsvar med vilkårene fastsatt i dette nummeret, senest tre måneder etter en underretning i henhold til bokstav a) i dette leddet eller senest en måned etter underretningen for det relevante året i henhold til bokstav d) i dette leddet,
- f) den berørte medlemsstaten ikke auksjonerer mengden kvoter nevnt i artikkel 30d nr. 5 for et bestemt referanseår, før mengden kvoter som skal slettes i henhold til dette nummeret, er fastsatt i samsvar med bokstav g) i dette leddet; den berørte medlemsstaten skal ikke auksjonere noe av den ytterligere mengden kvoter i henhold til artikkel 30d nr. 2 første ledd,
- g) den berørte medlemsstaten sletter en mengde kvoter fra samlet antall kvoter som den skal auksjonere, som nevnt i artikkel 30d nr. 5, for referanseåret, som svarer til denne regulerte enhetens verifiserte utslipp i henhold til dette kapittelet for referanseåret; dersom mengden kvoter som det gjenstår å auksjonere i referanseåret etter anvendelse av bokstav f) i dette leddet, er mindre enn mengden kvoter som skal slettes i henhold til dette nummeret, skal den berørte medlemsstaten sikre at den sletter den mengden kvoter som svarer til differansen, innen utgangen av året etter referanseåret, og
- h) den berørte medlemsstaten på tidspunktet for den første underretningen i henhold til bokstav a) i dette leddet for et eller flere av tiltakene oppført eller nevnt i artikkel 30d bokstav 6 første ledd forplikter seg til å bruke et beløp som svarer til inntektene som artikkel 30d nr. 6 ville ha fått anvendelse på uten dette unntaket; artikkel 30d nr. 6 andre og tredje ledd får anvendelse, og Kommisjonen skal sikre at opplysningene som mottas i henhold til dette, er i samsvar med forpliktelsen i henhold til denne bokstaven.

Mengden kvoter som skal slettes i henhold til første ledd bokstav g) i dette nummeret,

skal ikke påvirke de eksterne inntektene avsatt til et bestemt formål i henhold til artikkel 30d nr. 4 i dette direktivet eller, dersom de er fastsatt i henhold til artikkel 311 tredje ledd i TEUV, de egne midlene i Unionsens budsjett i henhold til rådsbeslutning (EU, Euratom) 2020/2053<sup>54</sup> fra inntektene fra auksjonering av kvoter i samsvar med artikkel 30d i dette direktivet.

4. Sykehus som ikke omfattes av kapittel III, kan motta finansiell kompensasjon for kostnadene som føres over på dem som følge av innlevering av kvoter i henhold til dette kapittelet. Med henblikk på dette gjelder bestemmelsene i dette kapittelet som får anvendelse på tilfeller av dobbelttelling, tilsvarende med nødvendige endringer.

#### *Artikkel 30f*

#### **Overvåking, rapportering og verifisering av utslipp og akkreditering**

1. Artikkel 14 og 15 får anvendelse på utslippene, de regulerte enhetene og kvotene som omfattes av dette kapittelet. I den forbindelse
- a) skal enhver henvisning til utslipp forstås som en henvisning til utslippene som omfattes av dette kapittelet,
  - b) skal enhver henvisning til en virksomhet oppført i vedlegg I forstås som en henvisning til virksomheten nevnt i vedlegg III,
  - c) skal enhver henvisning til anleggsoperatører forstås som en henvisning til de regulerte enhetene som omfattes av dette kapittelet,
  - d) skal enhver henvisning til kvoter forstås som en henvisning til kvotene som omfattes av dette kapittelet,
  - e) skal henvisningen til datoen i artikkel 15 forstås som en henvisning til 30. april.
2. Medlemsstatene skal sikre at hver regulerte enhet for hvert kalenderår fra 2025 overvåker utslippene som svarer til brenselmengdene som er frigitt for forbruk i henhold til vedlegg III. De skal også sikre at hver regulerte enhet rapporterer disse utslippene til vedkommende myndigheter i året som følger, med start i 2026, i samsvar

<sup>54</sup> Rådsbeslutning (EU, Euratom) 2020/2053 av 14. desember 2020 om systemet for Den europeiske unions egne midler og om oppheving av beslutning 2014/335/EU, Euratom (EUT L 424 av 15.12.2020, s. 1).»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14 nr. 1.

3. Fra 1. januar 2028 skal medlemsstatene sikre at hver regulerte enhet senest 30. april hvert år fram til 2030 rapporterer den gjennomsnittlige andelen kostnader forbundet med innleveringen av kvoter i henhold til dette kapitlet som den har ført over på forbrukerne i det foregående året. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som gjelder kravene til og malene for slike rapporter. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 22a nr. 2. Kommisjonen skal vurdere de framlagte rapportene og hvert år rapportere sine resultater til Europaparlamentet og Rådet. Dersom Kommisjonen fastslår at det forekommer feilaktig praksis med hensyn til overføring av karbonkostnader, kan rapporten, dersom det er relevant, følges av forslag til regelverk som har som mål å korrigere slik feilaktig praksis.
4. Medlemsstatene skal sikre at hver regulerte enhet som 1. januar 2025 har en tillatelse i samsvar med artikkel 30b, rapporterer sine historiske utslipp for 2024 senest 30. april 2025.
5. Medlemsstatene skal sikre at de regulerte enhetene på en pålitelig og nøyaktig måte kan identifisere og dokumentere, per brenseltype, de nøyaktige brenselmengdene frigitt for forbruk som er brukt til forbrenning i sektorene nevnt i vedlegg III, og sluttbruken av brenslene frigitt for forbruk av de regulerte enhetene. Medlemsstatene skal treffe egnede tiltak for å begrense risikoen for dobbelttelling av utslipp som omfattes av dette kapitlet, og utslipp i henhold til kapittel II og III samt risikoen for at det innleveres kvoter for utslipp som ikke omfattes av dette kapitlet.

Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter om nærmere regler for å unngå dobbelttelling og at det innleveres kvoter for utslipp som ikke omfattes av dette kapitlet, samt for å gi finansiell kompensasjon til sluttforbrukerne av brenslere der slik dobbelttelling eller innlevering ikke kan unngås. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 22a nr. 2. Beregningen av den finansielle kompensasjonen til sluttforbrukerne av brenslene skal bygge på den gjennomsnitt-

lige kvoteprisen i auksjonene som gjennomføres i samsvar med de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til artikkel 10 nr. 4 i det relevante rapporteringsåret.

6. Prinsippene for overvåking og rapportering av utslipp som omfattes av dette kapitlet, er angitt i vedlegg IV del C.
7. Kriteriene for verifisering av utslipp som omfattes av dette kapitlet, er angitt i vedlegg V del C.
8. Medlemsstatene kan tillate forenklede overvåkings-, rapporterings- og verifiseringstiltak for regulerte enheter hvis årlige utslipp som tilsvarer brenselmengdene som frigis for forbruk, er mindre enn 1 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalent, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14 nr. 1.

#### *Artikkel 30g*

##### **Administrering**

Artikkel 13 og 15a, artikkel 16 nr. 1, 2, 3, 4 og 12 og artikkel 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 og 29 får anvendelse på utslippene, de regulerte enhetene og kvotene som omfattes av dette kapitlet. I den forbindelse

- a) skal enhver henvisning til utslipp forstås som en henvisning til utslipp som omfattes av dette kapitlet,
- b) skal enhver henvisning til anleggsoperatører forstås som en henvisning til regulerte enheter som omfattes av dette kapitlet,
- c) skal enhver henvisning til kvoter forstås som en henvisning til kvotene som omfattes av dette kapitlet.

#### *Artikkel 30h*

##### **Tiltak ved svært høy prisøkning**

1. Dersom gjennomsnittsprisen for kvoter på auksjoner som gjennomføres i samsvar med de delegerte rettsaktene vedtatt i henhold til artikkel 10 nr. 4 i dette direktivet, i mer enn tre påfølgende måneder er mer enn to ganger den gjennomsnittlige kvoteprisen i de seks foregående påfølgende månedene på auksjonene for kvotene som omfattes av dette kapitlet, skal 50 millioner kvoter som omfattes av dette kapitlet, frigis fra markedsstabilitetsreserven i samsvar med artikkel 1a nr. 7 i beslutning (EU) 2015/1814.

For 2027 og 2028 er vilkårene nevnt i første ledd oppfylt når gjennomsnittsprisen for kvoter i mer enn tre påfølgende måneder er mer enn 1,5 ganger gjennomsnitts-

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- prisen for kvoter i referanseperioden på de seks foregående påfølgende månedene.
2. Dersom gjennomsnittsprisen for kvoter nevnt i nr. 1 i denne artikkelen overstiger en pris på EUR 45 i en periode på to påfølgende måneder, skal 20 millioner kvoter som omfattes av dette kapitlet, frigis fra markedsstabilitetsreserven i samsvar med artikkel 1a nr. 7 i beslutning (EU) 2015/1814. Indeksering basert på den europeiske konsumprisindeksen for 2020 får anvendelse. Kvotene skal frigis gjennom mekanismen fastsatt i dette nummeret fram til 31. desember 2029.
  3. Dersom gjennomsnittsprisen for kvoter nevnt i nr. 1 i denne artikkelen er mer enn tre ganger den gjennomsnittlige kvoteprisen i de seks foregående påfølgende månedene, skal 150 millioner kvoter som omfattes av dette kapitlet, frigis fra markedsstabilitetsreserven i samsvar med artikkel 1a nr. 7 i beslutning (EU) 2015/1814.
  4. Dersom vilkåret nevnt i nr. 2 er oppfylt samme dag som vilkåret nevnt i nr. 1 eller 3, skal ytterligere kvoter frigis bare i henhold til nr. 1 eller 3.
  5. Før 31. desember 2029 skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet med en vurdering av om mekanismen nevnt i nr. 2 har vært effektiv, og om den bør videreføres. Dersom det er relevant, skal Kommisjonen la rapporten følges av et forslag til regelverk til Europaparlamentet og Rådet for å endre dette direktivet og tilpasse mekanismen.
  6. Dersom et eller flere av tiltakene nevnt i nr. 1, 2 eller 3 er oppfylt og har ført til frigivelse av kvoter, skal det ikke frigis ytterligere kvoter i henhold til denne artikkelen tidligere enn tolv måneder deretter.
  7. Dersom vilkåret nevnt i nr. 2 i denne artikkelen igjen er oppfylt i løpet av den andre halvdel av tolv månedersperioden nevnt i nr. 6 i denne artikkelen, skal Kommisjonen med bistand fra komiteen nedsatt ved artikkel 44 i forordning (EU) 2018/1999 vurdere om tiltaket er effektivt, og kan ved hjelp av en gjennomføringsrettsakt beslutte at nr. 6 i denne artikkelen ikke får anvendelse. Denne gjennomføringsrettsakten skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 22a nr. 2 i dette direktivet.
  8. Dersom et eller flere av vilkårene nevnt i nr. 1, 2 eller 3 er oppfylt og nr. 6 ikke får anvendelse, skal Kommisjonen straks offentlig-

gjøre en melding i *Den europeiske unions tidende* om datoen da det eller de vilkårene ble oppfylt.

9. Medlemsstater som omfattes av forpliktelsen til å framlegge en plan for korrigerende tiltak i samsvar med artikkel 8 i forordning (EU) 2018/842, skal ta behørig hensyn til virkningen av en frigivelse av ytterligere kvoter i henhold til nr. 2 i denne artikkelen i de foregående to årene når de vurderer ytterligere tiltak som skal gjennomføres i henhold til artikkel 8 nr. 1 første ledd bokstav c) i den forordningen for å oppfylle sine forpliktelser i henhold til den forordningen.

#### *Artikkel 30i*

##### **Gjennomgåelse av dette kapitlet**

Senest 1. januar 2028 skal Kommisjonen rapportere til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av bestemmelsene i dette kapitlet med hensyn til hvor effektive de er, og administreringen og den praktiske anvendelsen av dem, herunder anvendelsen av reglene i henhold til beslutning (EU) 2015/1814. Dersom det er relevant, skal Kommisjonen la rapporten følges av et forslag til regelverk for å endre dette kapitlet. Senest 31. oktober 2031 skal Kommisjonen vurdere muligheten for å integrere sektorene som omfattes av vedlegg III til dette direktivet, i EU ETS som omfatter sektorene oppført i vedlegg I til dette direktivet.

#### *Artikkel 30j*

##### **Framgangsmåter for ensidig utvidelse av virksomheten nevnt i vedlegg III til andre sektorer som ikke omfattes av kapittel II og III**

1. Fra 2027 kan medlemsstatene utvide virksomheten nevnt i vedlegg III til sektorer som ikke er oppført i det vedlegget, og dermed anvende handel med utslippskvoter i samsvar med dette kapitlet i slike sektorer, idet det tas hensyn til alle relevante kriterier, særlig virkningene på det indre marked, en mulig konkurransevridning, den miljømessige integriteten til ordningen med handel for utslippskvoter som opprettes i henhold til dette kapitlet, og det planlagte overvåkings- og rapporterings-systemets pålitelighet, forutsatt at utvidelsen av virksomheten nevnt i det vedlegget godkjennes av Kommisjonen.

Komisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

23 for å utfylle dette direktivet når det gjelder godkjenning av en utvidelse som nevnt i første ledd i dette nummeret, tillatelse til utstedelse av ytterligere kvoter og tillatelse for andre medlemsstater til å utvide virksomheten nevnt i vedlegg III. Kommisjonen kan også, når den vedtar slike delegerte rettsakter, supplere utvidelsen med ytterligere regler for tiltak for å håndtere mulige tilfeller av dobbelttelling, herunder for utstedelse av ytterligere kvoter for å kompensere for kvoter som innleveres for bruk av brensler i de formene for virksomhet som er oppført i vedlegg I. Eventuelle økonomiske tiltak fra medlemsstatenes side til fordel for selskaper i sektorer og delsektorer som er eksponert for en reell risiko for karbonlekkasje på grunn av betydelige indirekte kostnader som skyldes kostnader for klimagassutslipp som føres over på brenselprisene på grunn av den ensidige utvidelsen, skal være i samsvar med reglene for statsstøtte og skal ikke føre til unødig konkurransevridning på det indre marked.

2. Ytterligere kvoter utstedt ved en tillatelse i henhold til denne artikkelen skal auksjoneres i samsvar med kravene fastsatt i artikkel 30d. Uten hensyn til artikkel 30d nr. 1–6 skal medlemsstater som ensidig har utvidet virksomheten nevnt i vedlegg III i samsvar med denne artikkelen, fastsette bruken av inntektene fra auksjoneringen av disse ytterligere kvotene.

#### Artikkel 30k

#### Utsettelse av handel med utslippskvoter for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer fram til 2028 i tilfelle eksepsjonelt høye energipriser

1. Senest 15. juli 2026 skal Kommisjonen offentliggjøre en melding i *Den europeiske unions tidende* om hvorvidt et av eller begge følgende vilkår er oppfylt:
  - a) Den gjennomsnittlige TTF-gassprisen for de seks kalendermånedene som slutter 30. juni 2026, var høyere enn den gjennomsnittlige TTF-gassprisen i februar og mars 2022.
  - b) Den gjennomsnittlige Brent-råoljeprisen for de seks kalendermånedene som slutter 30. juni 2026, var mer enn to ganger den gjennomsnittlige Brent-råoljeprisen i de fem foregående årene. Referanseperioden på fem år er femårs-

perioden som utløper før den første måneden i perioden på seks kalendermåneder.

2. Dersom et av eller begge vilkårene nevnt i nr. 1 er oppfylt, får følgende regler anvendelse:
  - a) Som unntak fra artikkel 30c nr. 1 skal det første året som samlet antall kvoter i Unionen fastsettes for, være 2028, og som unntak fra artikkel 30c nr. 3 skal det første året som samlet antall kvoter i Unionen justeres for, være 2029.
  - b) Som unntak fra artikkel 30d nr. 1 og 2 skal starten på auksjoneringen av kvoter i henhold til dette kapitlet utsettes til 2028.
  - c) Som unntak fra artikkel 30d nr. 2 skal den ytterligere mengden kvoter for det første auksjonsåret trekkes fra auksjonsvolumene for perioden 2030–2032, og de innledende beholdningene i markedsstabilitetsreserven skal opprettes i 2028.
  - d) Som unntak fra artikkel 30e nr. 2 skal fristen for den første innleveringen av kvoter utsettes til 31. mai 2029 for de samlede utslippene i 2028.
  - e) Som unntak fra artikkel 30i skal Kommisjonens frist for å rapportere til Europaparlamentet og Rådet utsettes til 1. januar 2029.

30) Nytt kapittel skal lyde:

#### «Kapittel IVb

#### Vitenskapelig rådgivning og synliggjøring av finansieringen

#### Artikkel 30l

#### Vitenskapelig rådgivning

Det europeiske vitenskapelige rådgivende organ om klimaendringer (heretter kalt «det rådgivende organet») opprettet i henhold til artikkel 10a i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 401/2009<sup>55</sup> kan på eget initiativ yte vitenskapelig rådgivning og utarbeide rapporter om dette direktivet. Kommisjonen skal ta hensyn til det rådgivende organets relevante råd og rapporter, særlig når det gjelder

- a) behovet for ytterligere politikk og tiltak på unionsplan for å sikre samsvar med målene nevnt i artikkel 30 nr. 3 i dette direktivet,

<sup>55</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 401/2009 av 23. april 2009 om Det europeiske miljøvernbyrå og Det europeiske nettet for miljøinformasjon og miljøobservasjon (EUT L 126 av 21.5.2009, s. 13).»



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- b) behovet for ytterligere politikk og tiltak på unionsplan med henblikk på avtaler om globale tiltak i ICAO for å redusere luftfartens klimavirkning og ambisjonen i og den miljømessige integriteten til IMOs globale markedsbaserte tiltak nevnt i artikkel 3gg i dette direktivet.

#### Artikkel 30m

#### Informasjon, kommunikasjon og offentlighet

1. Kommisjonen skal sikre at finansieringen fra EU ETS-auksjonsinntektene nevnt i artikkel 10a nr. 8 synliggjøres ved å
  - a) sikre at mottakerne av slik finansiering anerkjenner disse midlenes opprinnelse og synliggjør unionsfinansieringen, særlig når de fremmer prosjektene og resultatene av dem, ved å gi sammenhengende, effektiv og forholdsmessig målrettet informasjon til ulike målgrupper, herunder medier og offentligheten, og
  - b) sikre at mottakerne av slik finansiering bruker en egnet merking med ordlyden «(sam-)finansiert av EUs ordning for handel med utslippskvoter (innovasjonsfondet)» sammen med Unionens emblem og en angivelse av finansieringsbeløpet. Dersom det ikke er mulig å bruke en slik merking, skal innovasjonsfondet nevnes i forbindelse med alle kommunikasjonsaktiviteter, herunder på oppslagstavler på strategiske steder som er synlige for offentligheten.

Kommisjonen skal i den delegerte rettsakten nevnt i artikkel 10a nr. 8 fastsette de nødvendige kravene for å sikre synliggjøring av finansieringen fra innovasjonsfondet, herunder et krav om at fondet skal nevnes.

2. Medlemsstatene skal sikre synliggjøring av finansieringen fra EU ETS-auksjonsinntektene nevnt i artikkel 10d som tilsvarer det som er nevnt i nr. 1 første ledd bokstav a) og b) i denne artikkelen, herunder ved et krav om at moderniseringsfondet skal nevnes.
3. Idet det tas hensyn til nasjonale forhold skal medlemsstatene bestrebe seg på å sikre synliggjøring av kildene til finansiering av tiltak eller prosjekter som finansieres av EU ETS-auksjonsinntektene, for hvilke de fastsetter bruken i samsvar med artikkel 3d nr. 4, artikkel 10 nr. 3 og artikkel 30d nr. 6.

- 31) Vedlegg I, IIb, IV og V til direktiv 2003/87/EF endres i samsvar med vedlegg I til dette direk-

tivet, og vedlegg III og IIIa innsettes i direktiv 2003/87/EF som fastsatt i vedlegg I til dette direktivet.

#### Artikkel 2

#### Endring av beslutning (EU) 2015/1814

I beslutning (EU) 2015/1814 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 4 skal lyde:

«4. Kommisjonen skal offentliggjøre samlet antall kvoter i omløp hvert år senest 1. juni det påfølgende året. Samlet antall kvoter i omløp i et gitt år skal være det kumulative antallet kvoter som er utstedt for anlegg og skipsoperatører og ikke overført til reserven i perioden siden 1. januar 2008, herunder det antallet som er utstedt i henhold til artikkel 13 nr. 2 i direktiv 2003/87/EF, i den utgaven som var i kraft 18. mars 2018, i nevnte periode, og rettighetene til å bruke internasjonale kreditter som er utøvd av anlegg som omfattes av EU ETS, til og med 31. desember i det gitte året, minus det kumulative antallet tonn verifiserte utslipp fra anlegg og skipsoperatører som omfattes av EU ETS i perioden 1. januar 2008–31. desember i det samme gitte året, og eventuelle kvoter som er slettet i samsvar med artikkel 12 nr. 4 i direktiv 2003/87/EF. Det skal ikke tas hensyn til utslipp i treårsperioden som begynner i 2005 og slutter i 2007, eller til utslippskvoter som er utstedt for disse utslippene. Den første offentliggjøringen skal finne sted senest 15. mai 2017.»

- b) Nytt nummer skal lyde:

«4a. Fra 2024 skal beregningen av samlet antall kvoter i omløp i et gitt år omfatte det kumulative antallet kvoter utstedt for luftfart og det kumulative antallet tonn verifiserte utslipp fra luftfart som omfattes av EU ETS, unntatt utslipp fra flygninger på ruter som omfattes av kompensasjoner som beregnes i henhold til artikkel 12 nr. 6 i direktiv 2003/87/EF, i perioden 1. januar 2024–31. desember i det samme gitte året.

Kvotene som slettes i henhold til artikkel 3gb i direktiv 2003/87/EF, skal anses utstedt med henblikk på beregningen av samlet antall utslippskvoter i omløp.»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

c) Nr. 5 og 5a skal lyde:

«5. Dersom samlet antall kvoter i omløp i et gitt år er mellom 833 millioner og 1 096 millioner, skal et antall kvoter tilsvarende differansen mellom samlet antall kvoter i omløp som nevnt i den seneste offentliggjøringen nevnt i nr. 4 i denne artikkelen, og 833 millioner trekkes fra mengden kvoter som skal auksjoneres av medlemsstatene i henhold til artikkel 10 nr. 2 i direktiv 2003/87/EF, og plasseres i reserven i en periode på tolv måneder som begynner 1. september samme år. Dersom samlet antall kvoter i omløp overstiger 1 096 millioner kvoter, skal antallet kvoter som skal trekkes fra mengden kvoter som skal auksjoneres av medlemsstatene i henhold til artikkel 10 nr. 2 i direktiv 2003/87/EF og plasseres i reserven i en periode på tolv måneder som begynner 1. september samme år, tilsvare 12 % av samlet antall kvoter i omløp. Som unntak fra andre punktum i dette nummeret skal prosentsatsen nevnt i det punktumet fordobles fram til 31. desember 2030.

Uten at det berører samlet antall kvoter som skal trekkes fra i henhold til dette nummeret fram til 31. desember 2030, skal det ved beregning av medlemsstatenes andeler som inngår i dette samlede antallet, ikke tas hensyn til utslippskvotene nevnt i artikkel 10 nr. 2 første ledd bokstav b) i direktiv 2003/87/EF.

5a. Med mindre noe annet besluttes ved den første gjennomgåelsen som utføres i samsvar med artikkel 3, skal kvoter som inngår i reserven ut over de 400 millioner kvotene, fra 2023 ikke lenger være gyldige.»

d) Nr. 7 skal lyde:

«7. Dersom nr. 6 i denne artikkelen ikke får anvendelse i et gitt år og vilkåret i artikkel 29a nr. 1 i direktiv 2003/87/EF ikke er oppfylt, skal 75 millioner kvoter frigis fra reserven og legges til antallet kvoter som skal auksjoneres av medlemsstatene i henhold til artikkel 10 nr. 2 i det direktivet. Dersom det er færre enn 75 millioner kvoter i reserven, skal alle kvotene i reserven frigis i henhold til dette nummeret. Dersom vilkåret i artikkel 29a nr. 1 i det direktivet er oppfylt, skal volumene som skal frigis fra

reserven i samsvar med den artikkelen, fordeles jevnt i en periode på tre måneder som begynner senest to måneder etter datoen da vilkåret i artikkel 29a nr. 1 i det direktivet er oppfylt som meddelt av Kommisjonen i samsvar med fjerde ledd i den artikkelen.»

2) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 1a

**Anvendelse av markedsstabilitetsreserven for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer**

1. Kvoter som omfattes av kapittel IVa i direktiv 2003/87/EF, skal plasseres i og frigis fra en separat del av reserven opprettet i henhold til artikkel 1 i denne beslutningen i samsvar med reglene fastsatt i denne artikkelen.
2. Plasseringen av kvoter i reserven i henhold til denne artikkelen skal skje fra 1. september 2028. Kvotene som omfattes av kapittel IVa i direktiv 2003/87/EF, skal plasseres i, oppbevares i og frigis fra reserven atskilt fra kvotene som omfattes av artikkel 1 i denne beslutningen.
3. I 2027 skal delen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen opprettes i samsvar med artikkel 30d nr. 2 andre ledd i direktiv 2003/87/EF. Fra 1. januar 2031 skal utslippskvotene nevnt i det leddet som ikke er blitt frigitt fra reserven, ikke lenger være gyldige.
4. Kommisjonen skal hvert år senest 1. juni i det etterfølgende året offentliggjøre samlet antall kvoter i omløp som omfattes av kapittel IVa i direktiv 2003/87/EF, atskilt fra antall kvoter i omløp i henhold til artikkel 1 nr. 4 i denne beslutningen. Samlet antall kvoter i omløp i henhold til denne artikkelen i et gitt år skal være det kumulative antallet kvoter som omfattes av det kapittelet, og som er utstedt i perioden siden 1. januar 2027, minus det kumulative antallet tonn verifiserte utslipp som omfattes av det kapittelet for perioden 1. januar 2027–31. desember i det samme gitte året, og eventuelle kvoter som omfattes av det kapittelet, og som er slettet i samsvar med artikkel 12 nr. 4 i direktiv 2003/87/EF. Den første offentliggjøringen skal finne sted senest 1. juni 2028.
5. Dersom samlet antall kvoter i omløp i et gitt år, som fastsatt i den seneste offentliggjøringen nevnt i nr. 4 i denne artikkelen, er over 440 millioner kvoter, skal 100 millioner kvoter trekkes fra mengden kvoter som

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

omfattes av kapittel IVa i direktiv 2003/87/EF, og som skal auksjoneres av medlemsstatene i henhold til artikkel 30d i det direktivet og plasseres i reserven i en periode på tolv måneder som begynner 1. september det året.

6. Dersom samlet antall kvoter i omløp i et gitt år er lavere enn 210 millioner, skal 100 millioner kvoter som omfattes av kapittel IVa i direktiv 2003/87/EF, frigis fra reserven og legges til mengden kvoter som omfattes av det kapitlet, og som skal auksjoneres av medlemsstatene i henhold til artikkel 30d i det direktivet. Dersom det er færre enn 100 millioner kvoter i reserven, skal alle kvotene i reserven frigis i henhold til dette nummeret.
  7. Volumene som skal frigis fra reserven i samsvar med artikkel 30h i direktiv 2003/87/EF, skal legges til mengden kvoter som omfattes av kapittel IVa i det direktivet, og som skal auksjoneres av medlemsstatene i henhold til artikkel 30d i det direktivet. Volumene som skal frigis fra reserven, skal fordeles jevnt over en periode på tre måneder som skal starte senest to måneder etter datoen da vilkårene ble oppfylt i samsvar med offentliggjøringen av dette i *Den europeiske unions tidende* i henhold til artikkel 30h nr. 8 i direktiv 2003/87/EF.
  8. Artikkel 1 nr. 8 og artikkel 3 i denne beslutningen får anvendelse på kvotene som omfattes av kapittel IVa i direktiv 2003/87/EF.
  9. Som unntak fra nr. 2, 3 og 4 i denne artikkelen gjelder det at dersom et eller begge av vilkårene nevnt i artikkel 30k nr. 1 i direktiv 2003/87/EF er oppfylt, skal plasseringen av kvoter i reserven nevnt i nr. 2 i denne artikkelen skje 1. september 2029, og datoene nevnt i nr. 3 og 4 i denne artikkelen skal utsettes med ett år.»
- 3) Artikkel 3 skal lyde:

«Artikkel 3

#### Gjennomgåelse

Kommisjonen skal overvåke hvordan reserven fungerer innenfor rammen av rapporten fastsatt i artikkel 10 nr. 5 i direktiv 2003/87/EF. I rapporten bør det tas hensyn til relevante virkninger på konkurranseevnen, særlig i industri-sektoren, herunder med hensyn til indikatorer for BNP, sysselsetting og investeringer. Kommisjonen skal innen tre år etter at reserven er tatt i bruk og deretter hvert femte år, på grunn-

lag av en analyse av hvordan karbonmarkedet i Europa fungerer, foreta en gjennomgåelse av reserven og ved behov framlegge et forslag til regelverk for Europaparlamentet og Rådet. Ved hver gjennomgåelse skal det tas særlig hensyn til prosenttallet som anvendes for å fastsette antallet kvoter som skal plasseres i reserven i henhold til artikkel 1 nr. 5 i denne beslutningen, tallverdien for terskelen for samlet antall kvoter i omløp, herunder med henblikk på en eventuell justering av den terskelen i samsvar med den lineære faktoren nevnt i artikkel 9 i direktiv 2003/87/EF, og antallet kvoter som skal frigis fra reserven i henhold til artikkel 1 nr. 6 eller 7 i denne beslutningen. I sin gjennomgåelse skal Kommisjonen også se nærmere på reservens innvirkning på veksten og sysselsettingen i og konkurranseevnen til industrien i Unionen og risikoen for karbonlekkasje.

#### Artikkel 3

##### Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme artikkel 1 i dette direktivet, innen 31. desember 2023. De skal anvende disse bestemmelsene fra 1. januar 2024.

Medlemsstatene skal innen 30. juni 2024 sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme følgende artikler:

- a) Artikkel 1 nr. 3 bokstav ae)–ai) i dette direktivet.
- b) Artikkel 1 nr. 29 i dette direktivet, unntatt artikkel 30f nr. 4 i direktiv 2003/87/EF som innsatt ved det nummeret.
- c) Artikkel 1 nr. 31 i dette direktivet angående vedlegg III og IIIa til direktiv 2003/87/EF som innsatt ved det nummeret.

De skal underrette Kommisjonen umiddelbart om bestemmelsene vedtatt i samsvar med første og andre ledd.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktivet, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktivet omhandler.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

#### Artikkel 4

##### Overgangsbestemmelser

For å oppfylle sine forpliktelser som fastsatt i artikkel 3 nr. 1 i dette direktivet skal medlemsstatene sikre at deres nasjonale lovgivning som innarbeider artikkel 3 bokstav u), artikkel 10a nr. 3 og 4, artikkel 10c nr. 7 og vedlegg I nr. 1 og 3 i direktiv 2003/87/EF i den utgaven som var i kraft 4. juni 2023, fortsatt får anvendelse fram til 31. desember 2025. Som unntak fra artikkel 3 nr. 1 første ledd siste punktum skal de anvende sine nasjonale bestemmelser som innarbeider endringene av disse bestemmelsene fra 1. januar 2026.

#### Artikkel 5

##### Ikrafttredelse og anvendelse

Dette direktivet trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.  
Artikkel 2 får anvendelse fra 1. januar 2024.

#### Artikkel 6

##### Adressater

Dette direktivet er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 10. mai 2023.

*For Europaparlamentet*  
R. Metsola  
President

*For Rådet*  
J. Roswall  
Formann

#### VEDLEGG

1) I vedlegg I til direktiv 2003/87/EF gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Anlegg eller deler av anlegg som brukes til forskning, utvikling og testing av nye produkter og prosesser, omfattes ikke av dette direktivet. Anlegg der det i løpet av den foregående relevante femårsperioden nevnt i artikkel 11 nr. 1 andre ledd har vært utslipp fra forbrenning av biomasse som oppfyller kriteriene fastsatt i artikkel 14, som gjennomsnittlig bidrar til mer enn 95 % av de samlede gjennomsnittlige klimagassutslippene, omfattes ikke av dette direktivet.»

b) Nr. 3 skal lyde:

«3. Når et anleggs samlede nominelle termiske effekt beregnes for å fastslå om det skal inkluderes i EU ETS, skal den samlede termiske effekten i alle anleggets tekniske enheter som forbrenner brenslere, legges sammen. Disse enhetene kan omfatte alle typer kjeler, brennere, turbiner, varmeanlegg, industrioovner, forbrenningsovner, kalsineringsovner, brenneovner, ovner, tørkeovner, motorer, brenselceller, enheter for kjemisk sirkulasjonsforbrenning, fakler og termiske eller katalytiske etterbrennere. Enheter med en nominell termisk effekt på under 3 MW skal ikke tas med i denne beregningen.»

c) I tabellen gjøres følgende endringer:

i) Den første raden skal lyde:

---

«Forbrenning av brenslere på anlegg med en samlet nominell termisk effekt på mer enn 20 MW (unntatt på anlegg for forbrenning av farlig eller kommunalt avfall).	Karbondioksid»
--	----------------

Fra 1. januar 2024 forbrenning av brenslere på anlegg for forbrenning av kommunalt avfall med en samlet nominell termisk effekt på mer enn 20 MW med henblikk på artikkel 14 og 15.

---

ii) Andre rad skal lyde:

---

«Raffinering av olje der det brukes forbrenningsenheter med en samlet nominell termisk effekt på mer enn 20 MW.	Karbondioksid»
---	----------------

---

iii) Femte rad skal lyde:

---

Produksjon av jern eller stål (første- eller andregangs smelting), herunder kontinuerlig støping, med en kapasitet på over 2,5 tonn per time.	Karbondioksid»
---	----------------

---

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

iv) Sjuende rad skal lyde:

Produksjon av primæraluminium eller alumina.	Karbondioksid og perfluorkarboner»
--	------------------------------------

v) Femtende rad skal lyde:

«Tørring eller brenning av gips eller produksjon av gipsplater og andre gipsprodukter med en produksjonskapasitet for brent gips eller tørket sekundær gips på over 20 tonn per dag.	Karbondioksid»
--	----------------

vi) Attende rad skal lyde:

«Produksjon av karbonstøv som omfatter forkulling av organiske stoffer som olje, tjære og cracking- og destillasjonsrester med en produksjonskapasitet på over 50 tonn per dag.	Karbondioksid»
---	----------------

vii) Tjuefjerde rad skal lyde:

«Produksjon av hydrogen (H <sub>2</sub> ) og syntesegass med en produksjonskapasitet på over 5 tonn per dag.	Karbondioksid»
--	----------------

viii) Tjuesjuende rad skal lyde:

«Transport av klimagasser med henblikk på geologisk lagring på et lagringssted som er godkjent i henhold til direktiv 2009/31/EF, unntatt utslipp som omfattes av en annen virksomhet i henhold til dette direktivet.	Karbondioksid»
---	----------------

ix) Følgende rad innsettes etter den siste nye raden med en blank linje mellom:

«Sjøtransport Sjøtransportvirksomhet som omfattes av forordning (EU) 2015/757, unntatt sjøtransportvirksomhet som omfattes av artikkel 2 nr. 1a og fram til 31. desember 2026, artikkel 2 nr. 1b i den forordningen.	Karbondioksid Fra 1. januar 2026: metan og dinitrogenoksid»
---	--

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

2) Vedlegg IIb til direktiv 2003/87/EF skal lyde:

«*VEDLEGG IIb*

**DEL A**

FORDELING AV MIDLER FRA MODERNISERINGSFONDET I HENHOLD TIL ARTIKKEL 10 NR. 1 TREDJE LEDD

	Andel
Bulgaria	5,84 %
Tsjekia	15,59 %
Estland	2,78 %
Kroatia	3,14 %
Latvia	1,44 %
Litauen	2,57 %
Ungarn	7,12 %
Polen	43,41 %
Romania	11,98 %
Slovakia	6,13 %

**DEL B**

FORDELING AV MIDLER FRA MODERNISERINGSFONDET I HENHOLD TIL ARTIKKEL 10 NR. 1 FJERDE LEDD

	Andel
Bulgaria	4,9 %
Tsjekia	12,6 %
Estland	2,1 %
Hellas	10,1 %
Kroatia	2,3 %
Latvia	1,0 %
Litauen	1,9 %
Ungarn	5,8 %
Polen	34,2 %
Portugal	8,6 %
Romania	9,7 %
Slovakia	4,8 %
Slovenia	2,0 %»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

3) Følgende vedlegg innsettes som vedlegg III og IIIa til direktiv 2003/87/EF:

«**VEDLEGG III**

**VIRKSOMHET SOM OMFATTES AV KAPITTEL IVa**

Virksomhet	Klimagasser
<p>Frigivelse for forbruk av brensler som brukes til forbrenning i bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer. Denne virksomheten omfatter ikke</p> <p>a) frigivelse for forbruk av brensler som brukes i de formene for virksomhet som er oppført i vedlegg I, unntatt dersom de brukes til forbrenning i forbindelse med transport av klimagasser med henblikk på geologisk lagring som fastsatt i rad 27 i tabellen i det vedlegget, eller til forbrenning i anlegg som er unntatt i henhold til artikkel 27a,</p> <p>b) frigivelse for forbruk av brensler der utslippsfaktoren er null,</p> <p>c) frigivelse for forbruk av farlig eller kommunalt avfall som brukes som brensel.</p> <p>Bygningssektoren og veitransportsektoren skal svare til følgende utslippskilder som er definert i FNs klimapanels retningslinjer fra 2006 for nasjonale klimagassregnskap, med de nødvendige endringene av disse definisjonene som følger:</p> <p>a) Kraftvarmeproduksjon (kildekategorikode 1A1a ii) og varmeverk (kildekategorikode 1A1a iii), i den grad de produserer varme for kategoriene angitt i bokstav c) og d) i dette nummeret, enten direkte eller gjennom fjernvarmenett.</p> <p>b) Veitransport (kildekategorikode 1A3b), unntatt bruken av landbrukskjøretøyer på asfalterte veier.</p> <p>c) Kommersiell/institusjonell sektor (kildekategorikode 1A4a).</p> <p>d) Boligsektor (kildekategorikode 1A4b).</p> <p>Andre sektorer skal svare til følgende utslippskilder som er definert i FNs klimapanels retningslinjer fra 2006 for nasjonale klimagassregnskap:</p> <p>a) Energiindustri (kildekategorikode 1A1), unntatt kategoriene definert i andre ledd bokstav a) i dette vedlegget.</p> <p>b) Produksjonsindustri og anleggsvirksomhet (kildekategorikode 1A2).</p>	Karbondioksid

**VEDLEGG IIIa**

**JUSTERING AV LINEÆR REDUKSJONSFAKTOR I SAMSVAR MED ARTIKKEL 30c NR. 2**

- Dersom de gjennomsnittlige utslippene som rapporteres i henhold til kapittel IVa for perioden 2024–2026 er mer enn 2 % høyere enn verdien for 2025 fastsatt i samsvar med artikkel 30c nr. 1, og dersom disse forskjellene ikke skyldes forskjellen på mindre enn 5 % mellom utslippene som rapporteres i henhold til kapittel IVa, og klimagassregnskapsdataene for Unionens klimagassutslipp fra 2025 for FNs klimakonvensjons kildekategorier for sektorene som omfattes av kapittel IVa, skal den lineære reduksjonsfaktoren beregnes ved å justere den lineære reduksjonsfaktoren nevnt i artikkel 30c nr. 1.
- Den justerte lineære reduksjonsfaktoren i samsvar med nr. 1 skal fastsettes som følger:  

$$LRF_{adj} = 100\% * [MRV_{[2024-2026]} - (ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]})] / (5 * MRV_{[2024-2026]})$$
, der  
 $LRF_{adj}$  er den justerte lineære reduksjonsfaktoren,  
 $MRV_{[2024-2026]}$  er gjennomsnittet av verifiserte utslipp i henhold til kapittel IVa perioden 2024–2026,  
 $ESR_{[2024]}$  er verdien av utslippene for 2024 definert i samsvar med artikkel 30c nr. 1 for sektorene som omfattes av kapittel IVa,  
 $LRF_{[2024]}$  er den lineære reduksjonsfaktoren nevnt i artikkel 30c nr. 1.»

Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

4) I vedlegg IV til direktiv 2003/87/EF gjøres følgende endringer:

a) I avsnittet «Beregning» i del A gjøres følgende endringer:

i) I tredje ledd skal siste punktum «Utslippsfaktoren for biomasse skal være lik null.» erstattes med følgende:

«Utslippsfaktoren for biomasse som oppfyller bærekraftskriteriene og kriteriene for reduksjon av klimagassutslipp fastsatt i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuelle nødvendige tilpasninger med henblikk på anvendelse i henhold til dette direktivet som fastsatt i gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14 i dette direktivet, skal være null.»

ii) Femte ledd skal lyde:

Det skal brukes standardoksidasjonsfaktorer utarbeidet i henhold til direktiv 2010/75/EU, med mindre operatøren kan godtgjøre at de virksomhetsspesifikke faktorene er mer nøyaktige.

b) I del B i avsnittet «Overvåking av karbondioksidutslipp» fjerde ledd skal siste punktum «Utslippsfaktoren for biomasse skal være lik null.» erstattes med følgende:

«Utslippsfaktoren for biomasse som oppfyller bærekraftskriteriene og kriteriene for reduksjon av klimagassutslipp fastsatt i direktiv (EU) 2018/2001, med eventuelle nødvendige tilpasninger med henblikk på anvendelse i henhold til dette direktivet som fastsatt i gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 14 i dette direktivet, skal være null.»

c) Ny del skal lyde:

«*DEL C*

### **Overvåking og rapportering av utslipp som svarer til virksomheten nevnt i vedlegg III**

Overvåking av utslipp

Utslippene skal overvåkes på grunnlag av beregninger.

Beregning

Utslipp skal beregnes ved hjelp av følgende formel:

Brensel som frigis for forbruk × utslippsfaktor

Brensel som frigis for forbruk, skal omfatte brenselmengden som frigis for forbruk av den regulerte enheten.

Standard utslippsfaktorer fra FNs klimapanel, tatt fra dets retningslinjer fra

2006 for klimagassregnskap eller etterfølgende oppdateringer av disse, skal brukes, med mindre det finnes mer nøyaktige virksomhetsspesifikke utslippsfaktorer identifisert av uavhengige akkrediterte laboratorier ved hjelp av godkjente analysemetoder.

Det skal foretas en separat beregning for hver regulerte enhet og hvert brensel.

Rapportering av utslipp

Hver regulerte enhet skal ta med følgende opplysninger i sin rapport:

A. Data som identifiserer den regulerte enheten, herunder

- den regulerte enhetens navn,
- dens adresse, herunder postnummer og land,
- typen brensler som den frigir for forbruk, og de formene for virksomhet der den frigir brensler for forbruk, herunder teknologien som brukes,
- adresse, telefonnummer, faksnummer og e-postadresse til en kontaktperson, og
- navn på den regulerte enhetens eier og på et eventuelt morselskap.

B. For hver type brensel som frigis for forbruk, og som brukes til forbrenning i sektorene nevnt i vedlegg III, og som det beregnes utslipp for,

- mengden brensel som frigis for forbruk,
- utslippsfaktorer,
- samlede utslipp,
- sluttbruk av brenselet som frigis for forbruk, og
- usikkerhetsfaktor.

Medlemsstatene skal treffe tiltak for å samordne rapporteringskravene med eventuelle gjeldende rapporteringskrav, slik at foretakenes rapporteringsbyrde blir minst mulig.»

5) I vedlegg I til direktiv 2003/87/EF skal ny del lyde:

«*DEL C*

### **Verifisering av utslipp som svarer til virksomheten nevnt i vedlegg III**

Allmenne prinsipper

1. Utslipp som svarer til virksomheten nevnt i vedlegg III, skal verifiseres.
2. I verifiseringsprosessen skal det inngå en vurdering av rapporten i henhold til artikkel 14 nr. 3 og av overvåkingen det foregår i året. Verifiseringen skal omfatte over-



Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- våkingsordningenes og rapportdataenes og utslippsopplysningenes pålitelighet, troverdighet og nøyaktighet, særlig med hensyn til
- a) rapporterte brenslere som frigis for forbruk, og tilhørende beregninger,
  - b) valg og anvendelse av utslippsfaktorer,
  - c) beregningene som ligger til grunn for fastsettelsen av de samlede utslippene.
3. Rapporterte utslipp kan valideres bare dersom det er mulig å fastsette utslippene med en høy grad av sikkerhet ved hjelp av pålitelige og troverdige data og opplysninger. For å oppnå en slik høy grad av sikkerhet, skal den regulerte enheten godtgjøre
- a) at det ikke er inkonsekvens i de rapporterte dataene,
  - b) at innsamlingen av dataene er utført i samsvar med gjeldende vitenskapelige standarder, og
  - c) at den regulerte enhetens relevante registre er fullstendige og sammenhengende.
4. Kontrolløren skal ha tilgang til alle steder og opplysninger som har sammenheng med verifiseringens gjenstand.
5. Kontrolløren skal ta hensyn til om den regulerte enheten er registrert i Unionens ordning for miljøstyring og miljørevisjon (EMAS).
- Metode  
Strategisk analyse
6. Verifiseringen skal bygge på en strategisk analyse av alle brenselmengdene som frigis for forbruk av den regulerte enheten. Dette krever at kontrolløren har en oversikt over alle de formene for virksomhet der den regulerte enheten frigir brenslene for forbruk, og deres betydning for utslippene.
- Prosessanalyse
7. Verifiseringen av de framlagte dataene og opplysningene skal om nødvendig utføres på stedet hos den regulerte enheten. Kontrolløren skal bruke stikkprøvekontroller for å fastslå om de rapporterte dataene og opplysningene er pålitelige.
- Risikoanalyse
8. Kontrolløren skal vurdere alle måtene som brenslene frigis for forbruk på av den regulerte enheten med tanke på påliteligheten av dataene om den regulerte enhetens samlede utslipp.
9. På grunnlag av denne analysen skal kontrolløren uttrykkelig identifisere eventuelle elementer der risikoen for feil er stor, samt andre aspekter ved framgangsmåten for overvåking og rapportering som kan medføre feil ved fastsettelsen av de samlede utslippene. Dette omfatter særlig beregningene som må utføres for å fastsette utslippsnivået fra hver enkelt kilde. Det skal legges særlig vekt på elementer der risikoen for feil ved fastsettelsen av utslipp er stor, samt ovennevnte sider ved framgangsmåten for overvåking.
10. Kontrolløren skal ta hensyn til eventuelle effektive risikokontrollmetoder som anvendes av den regulerte enheten for å redusere graden av usikkerhet.
- Rapport
11. Kontrolløren skal utarbeide en rapport om valideringsprosessen, der det angis om rapporten i henhold til artikkel 14 nr. 3 er tilfredsstillende. I rapporten skal alle spørsmål som er relevante for det utførte arbeidet, spesifiseres. Det kan utarbeides en erklæring om at rapporten i henhold til artikkel 14 nr. 3 er tilfredsstillende dersom kontrolløren mener at angivelsen av de samlede utslippene ikke i det vesentlige er feil.
- Minstekrav til kontrollørens kompetanse
12. Kontrolløren er uavhengig av den regulerte enheten og skal utføre sin oppgave på en profesjonell og objektiv måte og ha god kjennskap til
- a) bestemmelsene i dette direktivet samt i relevante standarder og retningslinjer vedtatt av Kommisjonen i henhold til artikkel 14 nr. 1,
  - b) krav i lover og forskrifter som gjelder for de formene for virksomhet som utføres, og
  - c) generering av alle opplysninger knyttet til alle måtene som brenslene frigis for forbruk på av den regulerte enheten, særlig når det gjelder innsamling, måling, beregning og rapportering av data.»

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

### Vedlegg 3

## EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/957 av 10. mai 2023 om endring av forordning (EU) 2015/757 for å inkludere sjøtransportvirksomhet i EUs ordning for handel med utslippskvoter og for å sikre overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra ytterligere typer skip<sup>1</sup> skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og av beslutning (EU) 2015/1814 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser<sup>2</sup> skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 3) Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2023/852 av 19. april 2023 om endring av beslutning (EU) 2015/1814 med hensyn til antall kvoter som skal plasseres i markedsstabilitetsreserven for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser fram til 2030<sup>3</sup> skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 4) Kommisjonsbeslutning (EU) 2023/1575 av 27. juli 2023 om antall kvoter i Unionen som skal utstedes i henhold til EU-ordningen for handel med utslippskvoter for 2024<sup>4</sup> skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 5) Det samlede antallet kvoter som skal utstedes for året 2027 i henhold til den nye ordningen for handel med utslippskvoter for bygninger, veitransport og andre sektorer, skal offentliggjøres av Kommisjonen innen 1. januar 2025 og vil, som i den eksisterende ordningen for

handel med utslippskvoter, fastsette utslipps-taket som et antall kvoter i hele EØS. EØS-EFTA-statene bør levere inndata og vil bli rådspurt i forbindelse med utarbeidelsen av den aktuelle kommisjonsbeslutningen.

- 6) Tallene som er offentliggjort ved beslutning (EU) 2023/1575 for antall kvoter i Unionen som skal utstedes for 2024, og den årlige reduksjonen av antallet kvoter som skal utstedes, som følge av anvendelsen av den lineære reduksjonsfaktoren, inkluderer EFTA-statene, i tråd med direktiv (EU) 2023/959.
- 7) EØS-avtalens vedlegg XX bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

#### Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XX gjøres følgende endringer:

1. I nr. 21a) (europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF) gjøres følgende endringer:
  - i) nytt strekpunkt skal lyde:  
«– 32023 L 0959: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 134).»,
  - ii) tilpasning e) skal lyde:  
«e) Artikkel 3d nr. 4, artikkel 3ga nr. 3 andre ledd fjerde punktum, artikkel 10 nr. 3, artikkel 30d nr. 6 og artikkel 30e nr. 3 bokstav h) første ledd får ikke anvendelse for EFTA-statene.»
  - iii) i tilpasning f) skal ordene «I artikkel 9 skal nye ledd lyde» erstattes med ordene «Etter artikkel 9 første ledd skal nye ledd lyde»,
  - iv) tilpasning k) oppheves; tilpasning k) til j) omnummereres til tilpasning h) til k),
  - v) etter tilpasning f) skal ny tilpasning lyde:  
«g) Etter artikkel 9 andre ledd skal nytt ledd lyde:

‘For EFTA-statene er tallene som skal tas i betraktning ved beregning av antallet kvoter i hele EØS som skal utstedes fra og med 2024 i henhold til denne artikkel, fastsatt i del B i tillegget.’»,

<sup>1</sup> EUT L 130 av 16.5.2023, s. 105.

<sup>2</sup> EUT L 130 av 16.5.2023, s. 134.

<sup>3</sup> EUT L 110 av 25.4.2023, s. 21.

<sup>4</sup> EUT L 192 av 31.7.2023, s. 30.

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- vi) tilpasning u) og v) omnummereres til tilpasning y) og z); tilpasning m) til s) omnummereres til tilpasning p) til w); tilpasning l) omnummereres til tilpasning m),
- vii) etter tilpasning k) skal nye tilpasninger lyde:
- «l) I artikkel 10a nr. 1 skal ordene ‘eller tilsvarende forpliktelser, i samsvar med nasjonal lovgivning i EFTA-statene,’ tilføyes etter ordene ‘artikkel 8 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/27/EU’.»,
- viii) etter tilpasning m) skal nye tilpasninger lyde:
- «n) Etter artikkel 12 nr. 3-d andre ledd skal nytt ledd lyde:  
‘Beslutninger som vedrører EFTA-statene, skal treffes av EØS-komiteen, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i EØS-avtalen.’
- o) I artikkel 12 nr. 3-c skal nytt ledd lyde:  
‘Beslutninger som vedrører anmodninger fra to EFTA-stater, skal treffes av EØS-komiteen, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i EØS-avtalen.’»,
- ix) teksten i tilpasning p) skal lyde:  
«Etter artikkel 16 nr. 3 andre punktum skal nytt punktum lyde:  
‘EFTA-statene skal fastsette bøter for utslippsoverskridelse som tilsværer bøkene i EU-medlemsstatene.’»,
- x) teksten i tilpasning t) skal lyde:  
«I artikkel 18b nr. 1 skal nytt ledd lyde:  
‘For at EFTA-statene og EFTAs overvåkingsorgan skal kunne utføre sine oppgaver i henhold til direktivet, kan de be om bistand fra EMSA eller en annen relevant organisasjon og for dette formål inngå hensiktsmessige avtaler med disse organisasjonene.’»,
- xi) etter tilpasning w) skal nye tilpasninger lyde:
- «x) [Tilpasning til artikkel 30d nr. 4 som vil klargjøre at EFTA-statenes bidrag til finansiering av Det sosiale klimafondet skal opprettholdes selv om EU eventuelt beslutter budsjettekniske endringer for EU-statene (overgang til finansiering av Det sosiale klimafondet over EUs budsjett).]
- xii)
- y) I artikkel 30e nr. 3 bokstav a) skal nytt ledd lyde:  
‘den berørte EFTA-staten underretter EFTAs overvåkingsorgan om den

nasjonale CO<sub>2</sub>-avgiften senest 2 måneder etter ikrafttredelsesdatoen for EØS-komiteens beslutning nr. xx/2023 av xx [denne beslutning] og dokumenterer avgiftsnivået ved å henvise til det relevante nasjonale instrumentet vedrørende den nåværende avgiftssatsen og de angitte avgiftssatsene fram til 2030; den berørte EFTA-staten skal underrette EFTAs overvåkingsorgan om eventuelle etterfølgende endringer i den nasjonale CO<sub>2</sub>-avgiften; EFTAs overvåkingsorgan skal oversende enhver underretning fra en EFTA-stat til Kommisjonen senest én måned etter at den er mottatt,»,

- xiii) teksten i del B i tillegget i tilpasning z) skal lyde:

«**DEL B**

*Tall for EFTA-statene som er aktuelle ved beregning og justering av antallet kvoter i hele EØS som skal utstedes fra 2021 til 2030 i henhold til artikkel 9 og 9a i direktiv 2003/87/EF*

En lineær faktor på 2,2 % fra 2021 til 2023, 4,3 % fra 2024 til 2027 og 4,4 % fra 2028 er benyttet ved fastsettelse av disse tallene.

Tak 2021–2030	Island	Norge
2021	1 432 642	16 304 948
2022	1 393 440	15 858 793
2023	1 354 238	15 412 638
2024	1 227 504	14 242 697
2025	1 148 901	13 331 215
2026	1 045 721	12 140 314
2027	967 476	11 235 954
2028	887 411	10 310 563
2029	807 347	9 385 171
2030	727 282	8 459 779

Disse tallene inkluderer ikke kvotene som følger av at andre utslipp av klimagasser enn CO<sub>2</sub>-utslipp fra sjøtransportvirksomhet inkluderes i virkeområdet for ETS-direktivet fra 1. januar 2026, og av at utslipp fra offshoreskip inkluderes fra 1. januar 2027, basert på deres utslipp for det siste året som det foreligger data for.».

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

2. I nr. 21alj (europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2015/1814) skal nye strekpunkter lyde:

- «– 32023 D 0852: Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2023/852 av 19. april 2023 (EUT L 110 av 25.4.2023, s. 21),
- 32023 L 0959: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 134).»

3. Etter nr. 21apn (kommisjonsbeslutning (EU) 2020/1722) skal nytt nummer lyde:

«21apo. 32023 D 1575: Kommisjonsbeslutning (EU) 2023/1575 av 27. juli 2023 om antall kvoter i Unionen som skal utstedes i henhold til EU-ordningen for handel med utslippskvoter for 2024 (EUT L 192 av 31.7.2023, s. 30).»

4. I nr. 21aw (europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757) gjøres følgende endringer:

- i) tittelen skal lyde:

«Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av utslipp av klimagasser fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF»,

- ii) nytt strekpunkt skal lyde:

«– 32023 R 0957: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/957 av 10. mai 2023 (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 105).».

#### Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) 2023/957, direktiv (EU) 2023/959 og beslutning (EU) 2023/852 og (EU) 2023/1575 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

#### Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft [...] eller dagen etter at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt<sup>5</sup>, alt etter hva som inntreffer sist.

[Den får anvendelse fra 31. desember 2023.]

#### Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel [...]

*For EØS-komiteen*

*Formann*

[...]

*EØS-komiteens*

*sekretærer*

[...]

<sup>5</sup> [Ingen forfatningsrettslige krav angitt.] [Forfatningsrettslige krav angitt.]

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## Vedlegg 4

# Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2023/852 av 19. april 2023 om endring av beslutning (EU) 2015/1814 med hensyn til antall kvoter som skal plasseres i markeds- stabilitetsreserven for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser fram til 2030

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>1</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>2</sup>,

etter den ordinære regelverksprosedyren<sup>3</sup> og ut fra følgende betraktninger:

1) Paris-avtalen<sup>4</sup>, som ble vedtatt 12. desember 2015 i henhold til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring (også kalt FNs klimakonvensjon) (heretter kalt «Paris-avtalen»), trådte i kraft 4. november 2016. Partene i Paris-avtalen er blitt enige om å holde økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen på godt under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå og å tilstrebe å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C over førindustrielt nivå. Denne forpliktelsen er blitt styrket med vedtakelsen, innenfor rammen av FNs klimakonvensjon, av klimaavtalen fra Glasgow 13. november 2021, der Klimakonvensjonens partskonferanse, som tjener som møte for partene i Paris-avtalen, anerkjenner at virkningene av klimaendringene vil være langt mindre ved en temperaturøkning på 1,5 °C sammenlignet med 2 °C, og er fast besluttet på

å videreføre innsatsen for å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C.

- 2) Det presserende behovet for å holde Paris-avtalens mål på 1,5 °C i live er blitt enda viktigere etter at FNs klimapanel i sin sjette vurderingsrapport konkluderte med at den globale oppvarmingen bare kan begrenses til 1,5 °C dersom det umiddelbart skjer en omfattende og vedvarende reduksjon av de globale utslippene av klimagasser i løpet av dette tiåret.
- 3) Håndtering av klima- og miljørelaterte utfordringer og oppnåelse av målene i Paris-avtalen er sentrale elementer i kommisjonsmeldingen av 11. desember 2019 om den europeiske grønne given (heretter kalt «den europeiske grønne given»).
- 4) Den europeiske grønne given innebærer en kombinasjon av en rekke gjensidig styrkende tiltak og initiativer der målet er å oppnå klimanøytralitet i Unionen senest i 2050, og en ny vekststrategi for å omstille Unionen til et rettferdig og velstående samfunn med en moderne, ressurseffektiv og konkurransedyktig økonomi der økonomisk vekst er frikoblet fra ressursbruken. Den har også som mål å verne, bevare og øke Unionens naturkapital og verne borgernes helse og velferd mot miljørelaterte risikoer og virkninger. Omstillingen er samtidig forbundet med aspekter knyttet til likestilling mellom kjønnene, og den påvirker også spesielt visse vanskeligstilte og sårbare grupper, for eksempel eldre, personer med funksjonsnedsettelse, personer med en rase-messig eller etnisk minoritetsbakgrunn og personer og husholdninger med lav og middels inntekt. Den innebærer også store utfordringer for visse regioner, særlig strukturelt svakt utviklede regioner, randområder og øyer. Det må derfor sikres at omstillingen er

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

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

<sup>3</sup> Europaparlamentets holdning av 14. mars 2023 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 28. mars 2023.

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

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

rettferdig og inkluderende, og at ingen blir stående utenfor.

- 5) Nødvendigheten og verdien av at den grønne europeiske gaven settes ut i livet er blitt enda viktigere i lys av de svært alvorlige virkningene som covid-19-pandemien har hatt for EU-borgernes helse, levekår, arbeidsvilkår og velferd. Disse virkningene har vist at vårt samfunns og vår økonomis motstandsevne mot eksterne sjokk må styrkes, og at det må treffes tiltak på et tidlig stadium for å forebygge eller redusere virkningene av eksterne sjokk på en måte som er rettferdig, og som fører til at ingen blir stående utenfor, heller ikke de som risikerer å bli rammet av energifattigdom. EUs borgere gir fortsatt sterkt uttrykk for at dette særlig gjelder klimaendringer.
- 6) I det oppdaterte nasjonalt fastsatte bidraget som ble framlagt for FNs klimakonvensjons sekretariat 17. desember 2020, forpliktet Unionen seg til å redusere Unionens nettoutslipp av klimagasser for hele økonomien med minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990 innen 2030.
- 7) Ved vedtakelsen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119<sup>5</sup> har Unionen i regelverket nedfelt målet om klimanøytralitet i hele økonomien senest i 2050 og målet om å oppnå negative utslipp etter dette. Ved den forordningen fastsettes det også et bindende mål om en reduksjon av Unionens egne nettoutslipp av klimagasser (utslipp etter fratrukk av opptak) med minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990 innen 2030, og at Kommisjonen skal bestrebe seg på å tilpasse alle framtidige utkast til tiltak eller forslag til regelverk, herunder budsjettforslag, til målene i den forordningen, og at dersom det ikke skjer en slik tilpasning, skal årsakene til det angis i konsekvensanalysen som ledsager disse forslagene.
- 8) Alle sektorer i økonomien må bidra til at utslippsreduksjonene fastsatt i forordning (EU) 2021/1119 oppnås. Ambisjonen for EUs ordning for handel med utslippskvoter (heretter kalt «EU ETS»), fastsatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF<sup>6</sup>, bør der-

for tilpasses, slik at den er i tråd med målet for 2030 om å redusere nettoutslippene av klimagasser for hele økonomien, målet om å oppnå klimanøytralitet senest i 2050 og målet om deretter å oppnå negative utslipp som fastsatt i forordning (EU) 2021/1119.

- 9) For å håndtere den strukturelle ubalansen mellom tilbud og etterspørsel etter kvoter i markedet ble det ved europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2015/1814<sup>7</sup> opprettet en markedsstabilitetsreserve (heretter kalt «reserven») i 2018, som har vært i drift siden 2019. Uten at det berører ytterligere revisjoner av reserven som en del av den generelle revisjonen av direktiv 2003/87/EF og av beslutning (EU) 2015/1814 i 2023, bør Kommisjonen løpende overvåke hvordan reserven fungerer og sikre at den forblir formålstjenlig i tilfelle uforutsette eksterne sjokk i framtiden. En robust og framtidsrettet reserve er avgjørende for å sikre integriteten til EU ETS og for å styre ordningen på en effektiv måte, slik at den som et politisk verktøy kan bidra til å nå Unionens mål om klimanøytralitet senest i 2050 og målet om deretter å oppnå negative utslipp, som fastsatt i forordning (EU) 2021/1119.
- 10) Reserven fungerer ved å utløse justeringer av de årlige kvotemengdene som skal auksjoneres ut. For å beholde en så stor forutsigbarhet som mulig fastsatte beslutning (EU) 2015/1814 klare regler for å plassere utslippskvoter i og frigi dem fra reserven.
- 11) I beslutning (EU) 2015/1814 fastsettes det at dersom det samlede antallet utslippskvoter i omløp ligger over den fastsatte øvre terskelen, skal et antall utslippskvoter som tilsvarer en gitt prosentandel av det samlede antallet utslippskvoter, trekkes fra de kvotemengdene som skal auksjoneres ut, og plasseres i reserven. Hvis det samlede antallet utslippskvoter i omløp faller under den fastsatte nedre terskelen, skal et antall utslippskvoter frigis fra reserven til medlemsstatene og legges til de kvotemengdene som skal auksjoneres ut.
- 12) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/410<sup>8</sup> endret beslutning (EU) 2015/1814 ved å doble presentsatsen som skal brukes for å fastsette antallet kvoter som hvert år skal plasseres i reserven, fra 12 % til 24 %, fram til

<sup>5</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119 av 30. juni 2021 om fastsettelse av en ramme for å oppnå klimanøytralitet og om endring av forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 («den europeiske klimaforordningen») (EUT L 243 av 9.7.2021, s. 1).

<sup>6</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).

<sup>7</sup> Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2015/1814 av 6. oktober 2015 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser og om endring av direktiv 2003/87/EF (EUT L 264 av 9.10.2015, s. 1).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

31. desember 2023, med det formål å gi et troverdig investeringssignal for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene på en kostnadseffektiv måte. Denne endringen ble vedtatt i forbindelse med Unionens tidligere klimamål for 2030 om å redusere klimagassutslippene for hele økonomien med minst 40 % sammenlignet med 1990-nivået.
- 13) I samsvar med beslutning (EU) 2015/1814 skulle Kommisjonen innen tre år etter at reserven ble tatt i bruk, foreta sin første gjennomgåelse av reserven på grunnlag av en analyse av hvordan karbonmarkedet i Europa fungerer, og ved behov legge fram et forslag for Europaparlamentet og Rådet.
- 14) I gjennomgåelsen av reserven, som ble gjennomført i samsvar med beslutning (EU) 2015/1814, la Kommisjonen særlig vekt på den prosentandelen som anvendes for å fastsette antallet utslippkvoter som skal plasseres i reserven, samt tallverdien for terskelen for det samlede antall utslippkvoter i omløp og antallet utslippkvoter som skal frigis fra reserven.
- 15) Analysen som ble gjort i forbindelse med Kommisjonens gjennomgåelse av reserven og den forventede utviklingen som er relevant for karbonmarkedet, viser at en andel på 12 % av det samlede antallet utslippkvoter i omløp for å fastsette antallet utslippkvoter som skal plasseres i reserven hvert år etter 2023, ikke er tilstrekkelig til å hindre en betydelig økning i overskuddet av utslippkvoter i EU ETS. Å opprettholde satsen på 24 % i denne beslutningen bør ikke berøre ytterligere revisjoner av reserven, herunder eventuelt en ytterligere revisjon av prosentsatsen for fastsettelse av antall utslippkvoter som skal plasseres i reserven, som en del av den generelle revisjo-

nen av direktiv 2003/87/EF og beslutning (EU) 2015/1814 i 2023.

- 16) Ettersom målet med denne beslutningen, som er å videreføre gjeldende parametere som ble fastsatt i henhold til direktiv (EU) 2018/410, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene men, på grunn av tiltakenes omfang og virkninger, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne beslutningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 17) Beslutning (EU) 2015/1814 bør derfor endres.

TRUFFET DENNE BESLUTNINGEN:

#### Artikkel 1

#### Endring av beslutning (EU) 2015/1814

I artikkel 1 nr. 5 i beslutning (EU) 2015/1814 skal siste punktum i første ledd lyde:

«Som unntak fra første og andre punktum skal de prosentsatsene og de 100 millioner kvotene som er nevnt i disse punktumene, fordobles fram til 31. desember 2030.»

#### Artikkel 2

#### Ikrafttredelse

Denne beslutningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Strasbourg 19. april 2023.

*For Europaparlamentet*  
R. Metsola  
President

*For Rådet*  
J. Roswall  
Formann

<sup>8</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/410 av 14. mars 2018 om endring av direktiv 2003/87/EF for å fremme kostnadseffektive utslippsreduksjoner og lavutslippsinvesteringer, og beslutning (EU) 2015/1814 (EUT L 76 av 19.3.2018, s. 3).

Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

## Vedlegg 5

# Kommisjonsbeslutning (EU) 2023/1575 av 27. juli 2023 om antall kvoter i Unionen som skal utstedes i henhold til EU-ordningen for handel med utslippskvoter for 2024

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF<sup>1</sup>, særlig artikkel 9 og artikkel 9a, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I kommisjonsbeslutning (EU) 2020/1722<sup>2</sup> er antall kvoter i Unionen som omhandlet i artikkel 9 i direktiv 2003/87/EF, for 2021 fastsatt til 1 571 583 007 kvoter, ved å øke den lineære reduksjonsfaktoren til 2,2 % fra og med 2021. Som følge av anvendelsen av denne lineære reduksjonsfaktoren, er antall kvoter for 2023 fastsatt til 1 485 575 977 i Unionen.
- 2) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959<sup>3</sup> endret direktiv 2003/87/EF for å redusere antallet kvoter i Unionen i 2024 med 90 millioner kvoter, samt øke det med 78,4 millioner kvoter for sjøtransport. Antallet kvoter i Unionen som er fastsatt for 2024 ved denne beslutningen, er redusert med det første antallet og økt med det andre antallet.
- 3) Direktiv (EU) 2023/959 endret også direktiv 2003/87/EF for å øke den lineære faktoren til 4,3 % for årene 2024 til 2027. Den lineære faktoren gjelder det gjennomsnittlige samlede antallet kvoter som årlig er utstedt av medlemsstatene i samsvar med kommisjonsbeslut-

ningene om deres nasjonale tildelingsplaner for perioden 2008–2012, og antallet kvoter som tilsvarer de gjennomsnittlige utslippene fra sjøtransportvirksomheten som er rapportert i samsvar med forordning (EU) 2015/757<sup>4</sup> for 2018 og 2019, og som er omhandlet i artikkel 3ga i direktiv 2003/87/EF. Anvendelsen av den lineære faktoren på disse tallene utgjør en årlig reduksjon av kvotene som skal utstedes i Unionen på 87 924 231 kvoter. I samsvar med artikkel 9 i direktiv 2003/87/EF, for å beregne verdien for 2024 som er fastsatt i denne beslutningen, reduseres antallet kvoter i Unionen som følge av endringene som er fastsatt i betraktning 2, med det samlede antallet som følge av den lineære reduksjonsfaktoren.

- 4) Antallet kvoter i Unionen for 2024 og den årlige reduksjonen av kvotene som skal utstedes i Unionen som følge av anvendelsen av den lineære reduksjonsfaktoren, omfatter statene i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde og Det europeiske frihandelsforbund.
- 5) I henhold til artikkel 9a nr. 4 i direktiv 2003/87/EF bør antall kvoter i Unionen for 2024 ta hensyn til at små anlegg er unntatt fra EU ETS i henhold til artikkel 27 i direktiv 2003/87/EF. Ingen slike unntak er gjort gjeldende siden kunngjøringen av beslutning (EU) 2020/1722.
- 6) I samsvar med artikkel 9 i direktiv 2003/87/EF skal Kommisjonen offentliggjøre antallet kvoter i Unionen innen 6. september 2023.
- 7) Det samlede antallet kvoter som skal tildeles luftfartøyoperatører for året 2024, vil bli offentliggjort separat som fastsatt i artikkel 3c i direktiv 2003/87/EF, og er derfor ikke inkludert i det samlede antallet kvoter i Unionen som er offentliggjort i denne beslutningen.

<sup>1</sup> EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32.

<sup>2</sup> Kommisjonsbeslutning (EU) 2020/1722 av 16. november 2020 om antall kvoter i Unionen som skal utstedes i henhold til EU-ordningen for handel med utslippskvoter for 2021 (EUT L 386 av 18.11.2020, s. 26).

<sup>3</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og av beslutning (EU) 2015/1814 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser (EUT L 130 av 16.5.2023, s. 134).

<sup>4</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (OJ L 123 av 19.5.2015, s. 55).



Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

- 8) På dette grunnlaget bør antallet kvoter i Unionen som omhandlet i artikkel 9 i direktiv 2003/87/EF være 1 386 051 745 for 2024.

TRUFFET DENNE BESLUTNINGEN:

*Artikkel 1*

For 2024 fastsettes antallet kvoter i Unionen som omhandlet i artikkel 9 i direktiv 2003/87/EF til 1 386 051 745.

*Artikkel 2*

Denne beslutningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 27. juli 2023.

*For Kommisjonen*

Ursula von der Leyen

*President*

---

---





Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon  
publikasjoner.dep.no  
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på  
[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Trykk: Departementenes sikkerhets- og  
serviceorganisasjon – 10/2023

