

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Zapewnienie użyteczności ETS i CBAM dla miast i regionów UE**

(2022/C 301/14)

<b>Sprawozdawca:</b>	Peter KURZ (DE/PES), burmistrz Mannheim
<b>Dokumenty źródłowe:</b>	<p>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757</p> <p>COM(2021) 551 final</p> <p>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażającej globalny środek rynkowy</p> <p>COM(2021) 552 final</p> <p>Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub></p> <p>COM(2021) 564 final</p> <p>Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do powiadamiania o kompensacji w ramach globalnego środka rynkowego dla operatorów statków powietrznych z siedzibą w Unii</p> <p>COM(2021) 567 final</p> <p>Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej decyzję (UE) 2015/1814 w odniesieniu do liczby uprawnień, które mają zostać wprowadzone do rezerwy stabilności rynkowej na potrzeby unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych do 2030 r.</p> <p>COM(2021) 571 final</p>

## I. ZALECANE POPRAWKI

**Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757**

COM(2021) 551 final

**Poprawka 1**

Motyw 7

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki. W związku z tym należy dostosować ambitny cel w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), ustanowionego na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> w celu wspierania zmniejszania emisji gazów cieplarnianych w efektywny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo sposób, tak aby był on zgodny z celem polegającym na redukcji emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce do roku 2030.</p> <p><sup>(1)</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).</p>	<p>Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki. W związku z tym należy dostosować ambitny cel w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), ustanowionego na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> w celu wspierania zmniejszania emisji gazów cieplarnianych w efektywny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo, <b>odpowiedzialny społecznie i przyjazny dla środowiska</b> sposób, tak aby był on zgodny z celem polegającym na redukcji emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce do roku 2030 <b>i ogólnym celem neutralności klimatycznej zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2021/1119.</b></p> <p><sup>(1)</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).</p>

## Poprawka 2

## Motyw 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Dyrektywę Rady 96/61/WE<sup>(1)</sup> uchylono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE<sup>(2)</sup>. Należy odpowiednio uaktualnić odniesienia do dyrektywy 96/61/WE w art. 2 dyrektywy 2003/87/WE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. <b>Biorąc pod uwagę</b> potrzebę pilnej redukcji emisji w całej gospodarce, <b>państwa członkowskie</b> powinny mieć możliwość podjęcia działań w celu zredukowania emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem EU ETS za pomocą polityki innej niż dopuszczalne wartości emisji przyjęte na mocy dyrektywy 2010/75/UE.</p> <p><sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r. dotycząca zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli (Dz.U. L 257 z 10.10.1996, s. 26).</p> <p><sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola), Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.</p>	<p>Dyrektywę Rady 96/61/WE<sup>(1)</sup> uchylono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE<sup>(2)</sup>. Należy odpowiednio uaktualnić odniesienia do dyrektywy 96/61/WE w art. 2 dyrektywy 2003/87/WE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. <b>Ze względu na</b> potrzebę pilnej redukcji emisji w całej gospodarce państwa członkowskie – <b>biorąc pod uwagę poglądy władz lokalnych i regionalnych za pośrednictwem systemów aktywnego uczestnictwa i biorąc pod uwagę zasady pomocniczości i proporcjonalności oraz sprawiedliwości społecznej</b> – powinny mieć możliwość podjęcia działań w celu zredukowania emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem EU ETS za pomocą polityki innej niż dopuszczalne wartości emisji przyjęte na mocy dyrektywy 2010/75/UE.</p> <p><sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r. dotycząca zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli (Dz.U. L 257 z 10.10.1996, s. 26).</p> <p><sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola), Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.</p>

## Uzasadnienie

Nie wymaga uzasadnienia.

## Poprawka 3

## Motyw 13

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Gazy cieplarniane, które nie są bezpośrednio uwalniane do atmosfery, należy uznać za emisje w ramach EU ETS, a uprawnienia z tytułu tych emisji należy umorzyć, chyba że są one składowane na składowisku zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE<sup>(1)</sup> lub są trwale związane chemicznie z produktem, tak że nie przedostają się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych określających warunki, w których gazy cieplarniane mają być uznawane za trwale związane chemicznie z produktem, tak aby nie przedostawały się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu, w tym do uzyskiwania świadectwa usunięcia dwutlenku węgla, w stosownych przypadkach, z uwzględnieniem zmian regulacyjnych w odniesieniu do świadectwa usunięcia dwutlenku węgla.</p> <p><sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie geologicznego składowania dwutlenku węgla oraz zmieniająca dyrektywę Rady 85/337/EWG, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE, 2001/80/WE, 2004/35/WE, 2006/12/WE, 2008/1/WE i rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 114).</p>	<p>Gazy cieplarniane, które nie są bezpośrednio uwalniane do atmosfery, należy uznać za emisje w ramach EU ETS, a uprawnienia z tytułu tych emisji należy umorzyć, chyba że są one składowane <b>w sposób przyjazny dla środowiska na bezpiecznym</b> składowisku zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE<sup>(1)</sup> lub są trwale związane chemicznie z produktem, tak że nie przedostają się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych określających warunki, w których gazy cieplarniane mają być uznawane za trwale związane chemicznie z produktem, tak aby nie przedostawały się do atmosfery przy normalnym użytkowaniu, w tym do uzyskiwania świadectwa usunięcia dwutlenku węgla, w stosownych przypadkach, z uwzględnieniem zmian regulacyjnych w odniesieniu do świadectwa usunięcia dwutlenku węgla.</p> <p><sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie geologicznego składowania dwutlenku węgla oraz zmieniająca dyrektywę Rady 85/337/EWG, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE, 2001/80/WE, 2004/35/WE, 2006/12/WE, 2008/1/WE i rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 114).</p>

**Uzasadnienie**

Elektrownie zasilane paliwami kopalnymi generują większy odsetek emisji CO<sub>2</sub> niż jakikolwiek inny przemysł. Zastosowanie CCS w tym sektorze może przyczynić się do znacznego ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>.

**Poprawka 4**

Dodać nowy motyw 14.1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p><b><i>Niezbędne jest zapewnienie, by włączenie transportu morskiego do systemu EU ETS nie prowadziło do ucieczki emisji, poprzez skierowanie ruchu statków do portów w sąsiednich państwach trzecich nieobjętych systemem.</i></b></p>

**Uzasadnienie**

Ucieczka emisji do portów w sąsiednich państwach trzecich nieobjętych systemem EU ETS stanowi realne ryzyko, które może wywołać efekt substytucyjny na korzyść portów poza UE, prowadzić do powstania w pobliżu UE rajów podatkowych związanych z emisjami CO<sub>2</sub> i zagrozić konkurencyjności europejskiego systemu portowego.

**Poprawka 5**

Motyw 28

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Osiągnięcie ambitniejszych celów klimatycznych będzie wymagało przeznaczenia na transformację klimatyczną znacznych środków publicznych w UE, a także z budżetów krajowych. Aby uzupełnić i pokryć znaczne wydatki na działania związane z klimatem w budżecie UE, wszystkie dochody z aukcji nieprzypisane do budżetu Unii powinny być wykorzystywane na cele związane z klimatem. Obejmuje to wykorzystanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niższych i średnich dochodach poprzez zmniejszenie podatków zakłócających. Ponadto, aby zaradzić efektom dystrybucyjnym i społecznym skutkom transformacji w państwach członkowskich o niskich dochodach, należy wykorzystać dodatkową ilość 2,5 % ogólnounijnej liczby uprawnień od [rok wejścia w życie dyrektywy] do 2030 r. na finansowanie transformacji energetycznej państw członkowskich, w których produkt krajowy brutto (PKB) na mieszkańca jest niższy niż 65 % średniej unijnej w latach 2016–2018, za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego, o którym mowa w art. 10d dyrektywy 2003/87/WE.</p>	<p>Osiągnięcie ambitniejszych celów klimatycznych będzie wymagało przeznaczenia na transformację klimatyczną znacznych środków publicznych w UE, a także z budżetów krajowych, <b>regionalnych i lokalnych</b>. Aby uzupełnić i pokryć znaczne wydatki na działania związane z klimatem w budżecie UE, wszystkie dochody z aukcji nieprzypisane do budżetu Unii powinny być wykorzystywane na cele związane z klimatem <b>ujęte w planach krajowych, regionalnych i/lub lokalnych istniejących w tej dziedzinie</b>. Obejmuje to wykorzystanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niższych i średnich dochodach poprzez zmniejszenie podatków zakłócających. Ponadto, aby zaradzić efektom dystrybucyjnym i społecznym skutkom transformacji w państwach członkowskich o niskich dochodach, należy wykorzystać dodatkową ilość <b>w wysokości co najmniej 2,5 %</b> ogólnounijnej liczby uprawnień od [rok wejścia w życie dyrektywy] do 2030 r. na finansowanie transformacji energetycznej państw członkowskich, w których produkt krajowy brutto (PKB) na mieszkańca jest niższy niż 65 % średniej unijnej w latach 2016–2018, <b>a także regionów NUTS 3 w tych państwach członkowskich, które cechują się wyraźnymi zakłóceniami równowagi wewnętrznej</b>, za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego, o którym mowa w art. 10d dyrektywy 2003/87/WE.</p>

## Uzasadnienie

Przy przydzielaniu uprawnień należy również uwzględnić wartość PKB na mieszkańca w regionach NUTS 2, ponieważ uproszczeniem byłoby branie pod uwagę samej wartości krajowego PKB na mieszkańca w tych państwach członkowskich, w których występują poważne zaburzenia równowagi.

## Poprawka 6

Motyw 30

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>[...] Bezpłatne uprawnienia, które nie są już przyznawane sektorom CBAM w oparciu o to obliczenie (zapotrzebowanie CBAM), muszą zostać sprzedane na aukcji, a dochody z tego tytułu trafią do funduszu innowacyjnego w celu wspierania innowacji w zakresie technologii niskoemisyjnych, wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla („CCU”), wychwytywania i składowania dwutlenku węgla („CCS”), energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu. Szczególną uwagę należy zwrócić na projekty w sektorach CBAM. Aby zachować proporcję przydziału bezpłatnych uprawnień dostępnych dla sektorów innych niż CBAM, ostateczna liczba do odliczenia od przydziału bezpłatnych uprawnień i do sprzedania na aukcji powinna zostać obliczona na podstawie proporcji, jaką stanowi zapotrzebowanie CBAM w odniesieniu do potrzeb wszystkich sektorów otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień.</p>	<p>[...] Bezpłatne uprawnienia, które nie są już przekazywane sektorom CBAM w oparciu o te obliczenia (zapotrzebowanie CBAM), muszą zostać sprzedane na aukcji, a dochody z tego tytułu trafią do funduszu innowacyjnego <b>i Społecznego Funduszu Klimatycznego</b> w celu wspierania innowacji w zakresie technologii niskoemisyjnych, wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla („CCU”), wychwytywania i składowania dwutlenku węgla („CCS”) <b>pochodzącego z nieuniknionych emisji powstających podczas procesów produkcji przemysłowej i niebędących wynikiem spalania paliw kopalnych służącego przede wszystkim do produkcji energii</b>, a także w celu wspierania innowacji w zakresie energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu, <b>przy jednoczesnym ograniczaniu także wszelkich negatywnych skutków dla obszarów i gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji</b>. Szczególną uwagę należy zwrócić na projekty w sektorach CBAM. Aby zachować proporcję przydziału bezpłatnych uprawnień dostępnych dla sektorów innych niż CBAM, ostateczna liczba do odliczenia od przydziału bezpłatnych uprawnień i do sprzedania na aukcji powinna zostać obliczona na podstawie proporcji, jaką stanowi zapotrzebowanie CBAM w odniesieniu do potrzeb wszystkich sektorów otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień.</p>

## Uzasadnienie

Stopniowe wycofanie przydziałów bezpłatnych uprawnień dla sektorów objętych CBAM należy przeprowadzić raczej wcześniej niż później, ponieważ możliwość przydziału bezpłatnych uprawnień osłabia efekt sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla.

## Poprawka 7

Motyw 33

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Zakres funduszu innowacyjnego, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, należy rozszerzyć w celu zapewnienia wsparcia dla innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych, które dotyczą zużycia paliw w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Ponadto fundusz innowacyjny powinien służyć wspieraniu inwestycji służących obniżeniu emisyjności sektora transportu morskiego, w tym inwestycji w zrównoważone paliwa alternatywne, takie jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, a także w bezemisyjne technologie napędowe, takie jak technologie wiatrowe. Biorąc pod uwagę, że dochody uzyskane z kar nałożonych na mocy rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] <sup>(1)</sup> przeznacza się na fundusz innowacyjny jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, Komisja powinna zapewnić, aby należycie uwzględniono wsparcie dla innowacyjnych projektów mających na celu przyspieszenie rozwoju oraz stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim, jak określono w art. 21 ust. 1 rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Aby zapewnić dostępność wystarczającego finansowania dla innowacji w tym rozszerzonym zakresie, fundusz innowacyjny należy uzupełnić o 50 mln uprawnień, pochodzących częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać sprzedane na aukcji, a częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać przydzielone bezpłatnie, zgodnie z obecną proporcją finansowania funduszu innowacyjnego z każdego źródła.</p> <p><sup>(1)</sup> [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].</p>	<p>Zakres funduszu innowacyjnego, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, należy rozszerzyć w celu zapewnienia wsparcia dla innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych, które dotyczą zużycia paliw w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, <b>jak również dla środków mających na celu ograniczenie dużych ilości emisji gazów cieplarnianych, które nie są oparte na projektach ani innowacyjne.</b> Ponadto fundusz innowacyjny powinien służyć wspieraniu inwestycji służących obniżeniu emisyjności sektora transportu morskiego, w tym inwestycji w zrównoważone paliwa alternatywne, takie jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, a także w bezemisyjne technologie napędowe, takie jak technologie wiatrowe. Biorąc pod uwagę, że dochody uzyskane z kar nałożonych na mocy rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] <sup>(1)</sup> przeznacza się na fundusz innowacyjny jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, Komisja powinna zapewnić, aby należycie uwzględniono wsparcie dla innowacyjnych projektów mających na celu przyspieszenie rozwoju oraz stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim, jak określono w art. 21 ust. 1 rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Aby zapewnić dostępność wystarczającego finansowania dla innowacji <b>i środków</b> w tym rozszerzonym zakresie, fundusz innowacyjny należy uzupełnić o 50 mln uprawnień, pochodzących częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać sprzedane na aukcji, a częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać przydzielone bezpłatnie, zgodnie z obecną proporcją finansowania funduszu innowacyjnego z każdego źródła.</p> <p><sup>(1)</sup> [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].</p>

## Uzasadnienie

Fundusz innowacyjny jest jednym z głównych źródeł finansowania działań związanych ze zmianą klimatu, jednak ogranicza się do innowacyjnych technologii, podczas gdy główne przeszkody dla dekarbonizacji to nie tylko brak innowacji. Poprawka ma na celu zaproponowanie rozszerzenia zakresu na już istniejące środki służące dekarbonizacji.

**Poprawka 8**

Motyw 38

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Zakres funduszu modernizacyjnego należy dostosować do najnowszych unijnych celów w zakresie klimatu poprzez wprowadzenie wymogu, aby inwestycje były zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu i rozporządzeniem (UE) 2021/1119, oraz poprzez wyeliminowanie wsparcia dla wszelkich inwestycji związanych z wykorzystaniem paliw kopalnych. Ponadto <b>część funduszu modernizacyjnego, którą należy przeznaczyć</b> na inwestycje priorytetowe, <b>należy zwiększyć do 80 %</b>; efektywność energetyczną należy traktować jako obszar priorytetowy po stronie popytu, a wsparcie gospodarstw domowych w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego, <b>w tym</b> w regionach wiejskich i oddalonych, należy uwzględnić w zakresie inwestycji priorytetowych.</p>	<p>Zakres funduszu modernizacyjnego należy dostosować do najnowszych unijnych celów w zakresie klimatu poprzez wprowadzenie wymogu, aby inwestycje były zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu i rozporządzeniem (UE) 2021/1119, oraz poprzez wyeliminowanie wsparcia dla wszelkich inwestycji związanych z wykorzystaniem paliw kopalnych. Ponadto <b>fundusz modernizacyjny należy wykorzystywać jedynie</b> na inwestycje priorytetowe; efektywność energetyczną <b>i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii</b> należy traktować jako obszar priorytetowy po stronie popytu, a wsparcie <b>znajdujących się w trudnej sytuacji obszarów i</b> gospodarstw domowych w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego <b>i ubóstwa w zakresie mobilności, zwłaszcza w regionach najbardziej oddalonych, a także</b> w regionach wiejskich i oddalonych, należy uwzględnić w zakresie inwestycji priorytetowych. <b>Ponadto należy udostępnić fundusz modernizacyjny obszarom NUTS 3 położonym w państwach członkowskich cechujących się wyraźnymi zakłóceniami równowagi wewnętrznej, aby sprzyjać rewitalizacji i modernizacji sektora energetycznego.</b></p>

## Poprawka 9

Motyw 43

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W komunikacie Komisji dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r. <sup>(1)</sup> podkreślono szczególne wyzwanie, jakim jest ograniczenie emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. W związku z tym Komisja ogłosiła, że dalsze rozszerzenie handlu uprawnieniami do emisji mogłoby obejmować emisje z sektora transportu drogowego i sektora budowlanego. Handel uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych dwóch nowych sektorów zostałby wprowadzony w drodze oddzielnego, ale powiązanego handlu uprawnieniami do emisji. Pozwoliłoby to uniknąć wszelkich zakłóceń we właściwym funkcjonowaniu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach instalacji stacjonarnych i lotnictwa. Nowemu systemowi towarzyszą uzupełniające polityki i środki zapobiegające niepożądanym wpływom na ceny, kształtujące oczekiwania uczestników rynku oraz dążące do sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla dla całej gospodarki. Dotychczasowe doświadczenie pokazuje, że stworzenie nowego rynku wymaga ustanowienia wydajnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji. W celu zapewnienia synergii i spójności z istniejącą infrastrukturą Unii dla EU ETS obejmującą emisje z instalacji stacjonarnych i lotnictwa, należy ustanowić system handlu uprawnieniami do emisji dla sektorów transportu drogowego i sektora budowlanego poprzez wprowadzenie poprawki do dyrektywy 2003/87/WE.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2020)562 final.</p>	<p>W komunikacie Komisji dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r. <sup>(1)</sup> podkreślono szczególne wyzwanie, jakim jest ograniczenie emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. W związku z tym Komisja ogłosiła, że dalsze rozszerzenie handlu uprawnieniami do emisji mogłoby obejmować emisje z sektora transportu drogowego i sektora budowlanego. Handel uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych dwóch nowych sektorów zostałby wprowadzony w drodze oddzielnego, ale powiązanego handlu uprawnieniami do emisji. Pozwoliłoby to uniknąć wszelkich zakłóceń we właściwym funkcjonowaniu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach instalacji stacjonarnych i lotnictwa. <b>Zważywszy że na władzach lokalnych i regionalnych spoczywa największa część kompetencji w zakresie tych sektorów, nowy system ETS zostanie opracowany we współpracy z tymi władzami. Część dochodów z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji zostanie przydzielona władzom lokalnym i regionalnym, ponieważ system ten będzie miał największe konsekwencje dla tych poziomów sprawowania rządów.</b> Nowemu systemowi towarzyszą uzupełniające polityki i środki zapobiegające niepożądanym wpływom na ceny – <b>odczuwanym zwłaszcza przez gospodarstwa domowe, małe przedsiębiorstwa i mikroprzedsiębiorstwa oraz użytkowników mobilności będących się w trudnej sytuacji, w tym na obszarach wiejskich i oddalonych</b> – i kształtujące oczekiwania uczestników rynku oraz dążące do sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla dla całej gospodarki. Dotychczasowe doświadczenie pokazuje, że stworzenie nowego rynku wymaga ustanowienia wydajnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji. W celu zapewnienia synergii i spójności z istniejącą infrastrukturą Unii dla EU ETS obejmującą emisje z instalacji stacjonarnych i lotnictwa, należy ustanowić system handlu uprawnieniami do emisji dla sektorów transportu drogowego i sektora budowlanego poprzez wprowadzenie poprawki do dyrektywy 2003/87/WE, <b>zgodnie z pakietem środków „Gotowi na 55” oraz, w razie potrzeby, z przepisami odnoszącymi się do wspomnianych sektorów, które emitują zanieczyszczenia.</b></p> <p><sup>(1)</sup> COM(2020)562 final.</p>

## Uzasadnienie

Rozszerzenie ETS na sektor transportu drogowego i budownictwa ma poważne konsekwencje dla władz lokalnych i regionalnych. Władze te posiadają istotne kompetencje w odniesieniu do tych sektorów i powinny być brane pod uwagę przy opracowywaniu nowego systemu handlu emisjami.



**Poprawka 10**

Motyw 51

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Zasady dotyczące dystrybucji udziałów aukcyjnych są wysoce istotne dla wszelkich dochodów z aukcji, które przypadająby państwom członkowskim, szczególnie w świetle potrzeby wzmocnienia zdolności państw członkowskich do przeciwdziałania skutkom społecznym sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Niezależnie od faktu, że te dwa sektory mają bardzo odmienne cechy charakterystyczne, należy ustanowić wspólną zasadę dystrybucji podobną do tej mającej zastosowanie w przypadku instalacji stacjonarnych. Główną część uprawnień należy rozdzielić pomiędzy wszystkie państwa członkowskie na podstawie średniej dystrybucji emisji w objętych sektorach w okresie od 2016 r. do 2018 r.</p>	<p>Zasady dotyczące dystrybucji udziałów aukcyjnych są wysoce istotne dla wszelkich dochodów z aukcji, które przypadająby państwom członkowskim, szczególnie w świetle potrzeby wzmocnienia zdolności państw członkowskich do przeciwdziałania skutkom społecznym sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Niezależnie od faktu, że te dwa sektory mają bardzo odmienne cechy charakterystyczne, należy ustanowić wspólną zasadę dystrybucji podobną do tej mającej zastosowanie w przypadku instalacji stacjonarnych. Główną część uprawnień należy rozdzielić pomiędzy wszystkie państwa członkowskie na podstawie średniej dystrybucji emisji w objętych sektorach w okresie od 2016 r. do 2018 r. <b>Każde państwo członkowskie powinno określić minimalny – wynoszący przynajmniej 20 % – odsetek dochodów z aukcji, którym gospodarowałyby bezpośrednio władze lokalne i regionalne. Dochody zarządzane przez władze lokalne i regionalne powinny być wykorzystywane wyłącznie na działania związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowywaniem się do niej, zwłaszcza na działania wspierające transformację energetyczną i przeciwdziałające zagrożeniom dla obszarów, gospodarstw domowych, mikroprzedsiębiorstw i małych przedsiębiorstw oraz użytkowników mobilności znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji.</b></p>

**Uzasadnienie**

Ze względu na geograficzne, społeczne i gospodarcze zróżnicowanie terytoriów europejskich władze lokalne i regionalne są tym szczeblem sprawowania rządów, który może najlepiej zatroszczyć się o to, by transformacja nie zaszkodziła spójności terytorialnej Europy i nie zagroziła gospodarstwom domowym znajdującym się w najtrudniejszej sytuacji.

## Poprawka 11

Motyw 52

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Wprowadzeniu ceny emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym powinny towarzyszyć skuteczne rekompensaty społeczne, szczególnie w świetle już istniejących poziomów ubóstwa energetycznego. W 2018 r. około 34 mln Europejczyków poinformowało o niemożliwości odpowiedniego ogrzania swoich domów, a w przeprowadzonym w 2019 r. w całej UE badaniu 6,9 % mieszkańców Unii odpowiedziało, że nie jest w stanie ogrzać swoich domów w wystarczającym stopniu <sup>(1)</sup>. Aby osiągnąć skuteczne rekompensaty społeczne i dystrybucyjne, od państw członkowskich należy wymagać, aby wydawały dochody z aukcji na cele związane z klimatem i energią, które już określono dla obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji, ale również dla środków dodanych specjalnie w celu rozwiązania problemów związanych z nowymi sektorami – transportu drogowego i budowlanym, w tym związanych ze środkami z dziedziny polityki zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE <sup>(2)</sup>. Dochody z aukcji należy wykorzystać na działania ukierunkowane na społeczne aspekty handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych nowych sektorów, ze szczególnym naciskiem na gospodarstwa domowe <b>znajdujące się w trudnej sytuacji</b>, mikroprzedsiębiorstwa oraz użytkowników <b>transportu</b>. W ten sposób nowy Społeczny Fundusz Klimatyczny zapewni specjalne finansowanie państwom członkowskim, aby wesprzeć obywateli Unii, którzy najbardziej ucierpieli wskutek ubóstwa energetycznego lub związanego z mobilnością lub narażonych na ryzyko doświadczenia tego rodzaju ubóstwa. Fundusz ten będzie wspierać uczciwość i solidarność pomiędzy państwami członkowskimi i wewnątrz nich, zmniejszając jednocześnie ryzyko ubóstwa energetycznego i związanego z mobilnością w okresie tego przejścia. Będzie się on opierał na obowiązujących mechanizmach solidarności i je uzupełniał. Zasoby tego nowego funduszu będą <b>zasadniczo</b> odpowiadały 25 % oczekiwanych dochodów z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w okresie 2026–2032 i zostaną wdrożone na podstawie społecznych planów w dziedzinie klimatu, które państwa członkowskie powinny przedstawić zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 20.../nn <sup>(3)</sup>. Ponadto każde państwo członkowskie <b>powinno</b> wykorzystywać swoje dochody z aukcji między innymi do finansowania części kosztów wynikających z ich społecznych planów w dziedzinie klimatu.</p> <p><sup>(1)</sup> Dane z 2018 r. Eurostat, SILC [ilc_mdes01].  <sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).  <sup>(3)</sup> [Dodać odniesienie do rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny].</p>	<p>Wprowadzeniu ceny emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym powinny towarzyszyć skuteczne rekompensaty społeczne, szczególnie w świetle już istniejących poziomów ubóstwa energetycznego. W 2018 r. około 34 mln Europejczyków poinformowało o niemożliwości odpowiedniego ogrzania swoich domów, a w przeprowadzonym w 2019 r. w całej UE badaniu 6,9 % mieszkańców Unii odpowiedziało, że nie jest w stanie ogrzać swoich domów w wystarczającym stopniu <sup>(1)</sup>, <b>ponadto niektóre regiony muszą wykorzystywać nieefektywne źródła energii do ogrzewania ze względu na ubóstwo</b>. Aby osiągnąć skuteczne rekompensaty społeczne i dystrybucyjne, od państw członkowskich <b>oraz władz regionalnych i lokalnych</b> należy wymagać, aby wydawały dochody z aukcji na cele związane z klimatem i energią, które już określono dla obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji, ale również dla środków dodanych specjalnie w celu rozwiązania problemów związanych z nowymi sektorami – transportu drogowego i budowlanym, w tym związanych ze środkami z dziedziny polityki zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE <sup>(2)</sup>. Dochody z aukcji należy wykorzystać <b>także</b> na działania ukierunkowane na społeczne aspekty handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych nowych sektorów, ze szczególnym naciskiem na <b>znajdujące się w trudnej sytuacji</b> gospodarstwa domowe, mikroprzedsiębiorstwa <b>i małe przedsiębiorstwa</b> oraz na <b>znajdujących się w trudnej sytuacji</b> użytkowników <b>mobilności</b>. W ten sposób nowy Społeczny Fundusz Klimatyczny zapewni specjalne finansowanie państwom członkowskim <b>oraz władzom regionalnym i lokalnym</b>, aby wesprzeć obywateli Unii, którzy najbardziej ucierpieli wskutek ubóstwa energetycznego lub związanego z mobilnością lub narażonych na ryzyko doświadczenia tego rodzaju ubóstwa. Fundusz ten będzie wspierać uczciwość i solidarność pomiędzy państwami członkowskimi i wewnątrz nich, zmniejszając jednocześnie ryzyko ubóstwa energetycznego i związanego z mobilnością w okresie tego przejścia. Będzie się on opierał na obowiązujących mechanizmach solidarności i je uzupełniał. Zasoby tego nowego funduszu będą odpowiadały <b>co najmniej</b> 25 % oczekiwanych dochodów z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w okresie 2026–2032 i zostaną wdrożone na podstawie społecznych planów w dziedzinie klimatu, które państwa członkowskie powinny przedstawić zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 20.../nn <sup>(3)</sup>. <b>W przypadku gdy cena emisji dwutlenku węgla doprowadzi do wyższych niż oczekiwano dochodów, pula środków finansowych ze Społecznego Funduszu Klimatycznego zostanie odpowiednio zwiększona. Każde państwo członkowskie powinno określić minimalny – wynoszący co najmniej 35 % – odsetek dostępnej mu puli środków finansowych ze Społecznego Funduszu Klimatycznego, którym gospodarowałyby bezpośrednio władze lokalne i regionalne.</b></p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p>Ponadto każde państwo członkowskie <b>oraz władze regionalne i lokalne powinny</b> wykorzystywać swoje dochody z aukcji między innymi do finansowania części kosztów wynikających z ich społecznych planów w dziedzinie klimatu.</p> <p>(<sup>1</sup>) Dane z 2018 r. Eurostat, SILC [ilc_mdcs01].</p> <p>(<sup>2</sup>) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).</p> <p>(<sup>3</sup>) [Dodać odniesienie do rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny].</p>

### Uzasadnienie

Władze lokalne i regionalne są najlepiej przygotowane do rozwiązania wspomnianych problemów, dlatego im również należy udostępnić środki z funduszu.

### Poprawka 12

Motyw 54

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Innowacje i rozwój nowych technologii niskoemisyjnych w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego są kluczowe dla zapewnienia opłacalnego wkładu tych sektorów w oczekiwane redukcje emisji. Z tego względu 150 mln uprawnień pochodzących z handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego należy również udostępnić funduszowi innowacyjnemu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji w celu stymulowania opłacalnych redukcji emisji.</p>	<p>Innowacje i rozwój nowych technologii <b>i środków</b> niskoemisyjnych w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego są kluczowe dla zapewnienia opłacalnego wkładu tych sektorów w oczekiwane redukcje emisji. Z tego względu 150 mln uprawnień pochodzących z handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego należy również udostępnić funduszowi innowacyjnemu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji w celu stymulowania opłacalnych <b>i odpowiedzialnych pod względem społecznym i środowiskowym</b> redukcji emisji.</p>

### Uzasadnienie

Nie wymaga uzasadnienia.

### Poprawka 13

Motyw 58

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Komisja powinna monitorować stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach budowlanym i transportu drogowego, w tym stopień konwergencji cen z obowiązującym ETS, a także, w stosownych przypadkach, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie należy zaproponować przegląd, aby poprawić skuteczność handlu uprawnieniami do emisji, zarządzanie nim i jego praktyczne stosowanie w tych sektorach na podstawie zdobytej wiedzy oraz większej konwergencji cen. Należy zobowiązać Komisję do przedłożenia pierwszego sprawozdania dotyczącego tych kwestii do dnia 1 stycznia 2028 r.</p>	<p>Komisja powinna monitorować stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach budowlanym i transportu drogowego, w tym stopień konwergencji cen z obowiązującym ETS, a także, w stosownych przypadkach, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie należy zaproponować przegląd, aby poprawić skuteczność handlu uprawnieniami do emisji, zarządzanie nim i jego praktyczne stosowanie w tych sektorach na podstawie zdobytej wiedzy oraz większej konwergencji cen. Należy zobowiązać Komisję do przedłożenia pierwszego sprawozdania dotyczącego tych kwestii do dnia 1 stycznia 2028 r. <b>Powinno to być poprzedzone okresem konsultacji trwających od 1 września 2027 r. do 31 października 2027 r. W tym czasie należy także przeprowadzić ukierunkowane konsultacje z władzami lokalnymi i regionalnymi.</b></p>

**Uzasadnienie**

Władze lokalne i regionalne mają istotne kompetencje w odniesieniu do sektora transportu drogowego i budownictwa i należy się z nimi konsultować przy ocenie skuteczności nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji i przy raportowaniu na ten temat.

**Poprawka 14**

Artykuł 1 pkt 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) lit. b) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„b) »emisje« oznaczają uwolnienie gazów cieplarnianych ze źródła znajdującego się w jakiegokolwiek instalacji, uwolnienie ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I lub ze statków wykonujących działanie w zakresie transportu morskiego wymienione w załączniku I gazów określonych dla tego działania lub uwolnienie gazów cieplarnianych odpowiadających działaniom, o których mowa w załączniku III;”;</p> <p>b) lit. d) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„d) »zezwozenie na emisję gazów cieplarnianych« oznacza zezwozenie wydane zgodnie z art. 5, 6 i 30b;”;</p> <p>c) uchyla się lit. u);</p> <p>d) dodaje się lit. v)–z) w brzmieniu:</p> <p>„v) »przedsiębiorstwo żeglugowe« oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*);”;</p>	<p>2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) lit. b) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„b) »emisje« oznaczają uwolnienie gazów cieplarnianych ze źródła znajdującego się w jakiegokolwiek instalacji, uwolnienie ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I lub ze statków wykonujących działanie w zakresie transportu morskiego wymienione w załączniku I gazów określonych dla tego działania lub uwolnienie gazów cieplarnianych odpowiadających działaniom, o których mowa w załączniku III;”;</p> <p>b) lit. d) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„d) »zezwozenie na emisję gazów cieplarnianych« oznacza zezwozenie wydane zgodnie z art. 5, 6 i 30b;”;</p> <p>c) uchyla się lit. u);</p> <p>d) dodaje się lit. v)–z) w brzmieniu:</p> <p>„v) »przedsiębiorstwo żeglugowe« oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*);”;</p> <p>„aa) »port zawinięcia« oznacza port, w którym statek zatrzymuje się po to, aby załadować lub rozładować towary bądź zaokrętować lub wyokrętować pasażerów; w konsekwencji do celów niniejszej dyrektywy wyłącza się następujące przypadki: zawinięcie do portu wyłącznie w celu zatankowania paliwa, uzyskania zaopatrzenia, zmiany załogi, suchego dokowania lub naprawy statku bądź wyposażenia oraz zawinięcie do portu w przypadku, gdy statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie; wyłączone są też takie przypadki jak przeładunek między statkami poza portem, zawinięcie do portu przeładunkowego w państwie sąsiednim nienależącym do UE i zawinięcie do portu wyłącznie w celu schronienia się przed niepogodą lub w związku z koniecznością przeprowadzenia działań poszukiwawczych i ratunkowych;”;</p>

**Uzasadnienie**

Zmiana definicji „portu zawinięcia” zagwarantuje, że w przypadku tras łączących porty europejskie z Azją lub Ameryką, obejmujących pośrednie przystanki w portach europejskich, przeniesienie tych operacji do sąsiednich państw trzecich nie będzie przynosiło żadnych korzyści.

**Poprawka 15**

Artykuł 1 pkt 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p style="text-align: center;"><b>Zakres stosowania w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego</b></p> <p>1. Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzenia w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz stu procent (100 %) emisji ze statków podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Zakres stosowania w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego</b></p> <p>1. Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzenia w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz stu procent (100 %) emisji ze statków podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.</p> <p><b>Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzenia odnośnie do działalności w zakresie transportu morskiego odbywają się według następujących zasad w następujących przypadkach:</b></p> <p>a) statki odbywające rejsy, które wychodzą z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu znajdującego się poza jurysdykcją państwa członkowskiego, lub statki odbywające rejsy, które wychodzą z portu znajdującego się poza jurysdykcją państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, zawijające do sąsiedniego portu przeladunkowego znajdującego się poza jurysdykcją państwa członkowskiego:</p> <p style="margin-left: 40px;">(i) stosują współczynnik sto procent (100 %) emisji odnośnie do odcinka rejsu między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a sąsiednim portem przeladunkowym znajdującym się poza jurysdykcją państwa członkowskiego oraz</p> <p style="margin-left: 40px;">(ii) stosują współczynnik pięćdziesiąt procent (50 %) odnośnie do pozostałej części rejsu;</p> <p>b) statki odbywające rejsy, które wychodzą z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, zawijające do sąsiedniego portu przeladunkowego znajdującego się poza jurysdykcją państwa członkowskiego stosują współczynnik sto procent (100 %) emisji odnośnie do całego rejsu.</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>2. Art. 9, 9a i 10 mają zastosowanie do działalności w zakresie transportu morskiego w takim sam sposób, w jaki mają zastosowanie do innych działań objętych EU ETS.”;</p>	<p>2. Art. 9, 9a i 10 mają zastosowanie do działalności w zakresie transportu morskiego w takim sam sposób, w jaki mają zastosowanie do innych działań objętych EU ETS.”.</p>

### Uzasadnienie

Dzięki tej propozycji kontenerowce obsługujące długie trasy nie będą mogły „zerować swojego licznika CO<sub>2</sub>” podczas zawijania do portów poza UE zamiast do portów UE.

### Poprawka 16

Artykuł 1 pkt 11 lit. a)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>a) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2 % całkowitej liczby uprawnień w latach 2021–2030 jest sprzedawanych na aukcji w celu ustanowienia funduszu na rzecz poprawy efektywności energetycznej i modernizacji systemów energetycznych niektórych państw członkowskich (zwanymi dalej »beneficjentami«), określonego w art. 10d (zwanego dalej »funduszem modernizacyjnym«). W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w 2013 r. poniżej 60 % średniej unijnej. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część A.</p> <p>Ponadto 2,5 % całkowitej liczby uprawnień w latach [rok następujący po wejściu w życie dyrektywy]–2030 jest sprzedawane na aukcji na potrzeby funduszu modernizacyjnego. W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w latach 2016–2018 poniżej 65 % średniej unijnej. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część B.”;</p>	<p>a) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2 % całkowitej liczby uprawnień w latach 2021–2030 jest sprzedawanych na aukcji w celu ustanowienia funduszu na rzecz poprawy efektywności energetycznej i modernizacji systemów energetycznych niektórych państw członkowskich (zwanymi dalej »beneficjentami«), określonego w art. 10d (zwanego dalej »funduszem modernizacyjnym«). W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w 2013 r. poniżej 60 % średniej unijnej, <b>oraz regiony NUTS 3 w państwach członkowskich cechujących się wyraźnymi zakłóceniami równowagi wewnętrznej</b>. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część A.</p> <p>Ponadto <b>co najmniej</b> 2,5 % całkowitej liczby uprawnień w latach [rok następujący po wejściu w życie dyrektywy]–2030 jest sprzedawane na aukcji na potrzeby funduszu modernizacyjnego. W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w latach 2016–2018 poniżej 65 % średniej unijnej, <b>oraz regiony NUTS 3 w państwach członkowskich cechujących się wyraźnymi zakłóceniami równowagi wewnętrznej</b>. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część B.”</p>

**Poprawka 17**

Artykuł 1 pkt 11 lit. b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>b) ust. 3 zdania pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:</p> <p>„3. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów z aukcji, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państw członkowskie wykorzystują swoje dochody z aukcji, o których mowa w ust. 2, z wyjątkiem dochodów przeznaczonych na rekompensatę pośrednich kosztów emisji, o których mowa w art. 10a ust. 6, na co najmniej jeden z następujących celów:”;</p>	<p>b) ust. 3 zdania pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:</p> <p>„3. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów z aukcji, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii, <b>przy czym co najmniej 20 % tych dochodów powinny przydzielić władzom lokalnym i regionalnym.</b> Państw członkowskie wykorzystują swoje dochody z aukcji, o których mowa w ust. 2, z wyjątkiem dochodów przeznaczonych na rekompensatę pośrednich kosztów emisji, o których mowa w art. 10a ust. 6, na co najmniej jeden z następujących celów:”;</p>

**Poprawka 18**

Artykuł 1 pkt 12 lit. g) akapit trzeci

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>w art. 10a wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>g) ust. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„8. 365 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby zostać przydzielona bezpłatnie na mocy niniejszego artykułu, oraz 85 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby być sprzedana na aukcji na mocy art. 10, a także uprawnienia wynikające ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień, o których mowa w art. 10a ust. 1a, udostępnia się w celu wsparcia innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych i przyczyniają się one do realizacji celów osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń (»fundusz innowacyjny«). [...]”</p>	<p>w art. 10a wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>g) ust. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„8. 365 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby zostać przydzielona bezpłatnie na mocy niniejszego artykułu, oraz 85 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby być sprzedana na aukcji na mocy art. 10, a także uprawnienia wynikające ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień, o których mowa w art. 10a ust. 1a, udostępnia się w celu wsparcia <b>unikania emisji i propagowania</b> innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych i przyczyniają się one do realizacji celów osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń (»fundusz innowacyjny«). [...]”</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Fundusz innowacyjny obejmuje sektory wymienione w załączniku I i w załączniku III, w tym bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i utylizację dwutlenku węgla („CCU”), które w znacznym stopniu przyczynia się do łagodzenia zmiany klimatu, oraz produkty zastępujące produkty wysokoemisyjne w sektorach wymienionych w załączniku I, a także pomaga pobudzać budowę i funkcjonowanie projektów mających na celu bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i składowanie geologiczne CO<sub>2</sub> („CCS”) oraz innowacyjne technologie energii odnawialnej i magazynowania energii; w lokalizacjach rozłożonych równomiernie pod względem geograficznym. Fundusz innowacyjny może również wspierać przełomowe innowacyjne technologie i infrastrukturę służącą obniżeniu emisyjności sektora morskiego oraz produkcji niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw w transporcie lotniczym, kolejowym i drogowym. Szczególną uwagę zwraca się na projekty w sektorach objętych [rozporządzeniem w sprawie CBAM], aby wspierać innowacje w zakresie technologii niskoemisyjnych, CCU, CCS, energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu.</p> <p>Kwalifikują się do tego projekty realizowane na terytorium wszystkich państw członkowskich, w tym projekty na małą skalę. Technologie otrzymujące wsparcie są innowacyjne i nie są <b>jeszcze</b> opłacalne z ekonomicznego punktu widzenia na podobną skalę bez wsparcia, ale stanowią rozwiązania <b>przełomowe</b> lub są na tyle rozwinięte, aby mogły być stosowane na skalę przedkomercyjną. [...]</p> <p>Projekty wybierane są na podstawie obiektywnych i przejrzystych kryteriów, z uwzględnieniem – w stosownych przypadkach – zakresu, w jakim przyczyniają się do redukcji emisji znacznie poniżej wskaźników, o których mowa w ust. 2.</p>	<p>Fundusz innowacyjny obejmuje sektory wymienione w załączniku I i w załączniku III, w tym <b>projekty zmniejszenia emisji na dużą skalę z użyciem zaawansowanych technologii, inicjatywy publiczne i prywatne na rzecz obiegu zamkniętego, ogólnounijne programy na rzecz zmniejszenia emisji</b>, bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i utylizację dwutlenku węgla („CCU”), które w znacznym stopniu przyczynia się do łagodzenia zmiany klimatu, oraz produkty zastępujące produkty wysokoemisyjne w sektorach wymienionych w załączniku I, a także pomaga pobudzać budowę i funkcjonowanie projektów mających na celu bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i składowanie geologiczne CO<sub>2</sub> („CCS”) oraz innowacyjne technologie energii odnawialnej i magazynowania energii; w lokalizacjach rozłożonych równomiernie pod względem geograficznym. Fundusz innowacyjny może również wspierać przełomowe innowacyjne technologie i infrastrukturę służącą obniżeniu emisyjności sektora morskiego oraz produkcji niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw w transporcie lotniczym, kolejowym i drogowym. Szczególną uwagę zwraca się na projekty w sektorach objętych [rozporządzeniem w sprawie CBAM], aby wspierać <b>środki na rzecz obiegu zamkniętego, profesjonalne szkolenia dotyczące wykorzystania produktów niskoemisyjnych</b>, innowacje w zakresie technologii niskoemisyjnych, CCU, <b>bezpiecznych dla środowiska</b> CCS, energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu <b>lub przystosowania się do niej w sposób społecznie odpowiedzialny</b>.</p> <p>Kwalifikują się do tego projekty <b>i środki</b> realizowane na terytorium wszystkich państw członkowskich, w tym projekty na małą skalę. Technologie otrzymujące wsparcie są <b>dekarbonizacyjne</b>, innowacyjne i nie są opłacalne z ekonomicznego punktu widzenia na podobną skalę bez wsparcia, ale stanowią rozwiązania lub są na tyle rozwinięte, aby mogły być stosowane na skalę przedkomercyjną. [...]</p> <p>Projekty <b>i środki</b> wybierane są na podstawie obiektywnych i przejrzystych kryteriów, z uwzględnieniem – w stosownych przypadkach – zakresu, w jakim przyczyniają się do redukcji emisji znacznie poniżej wskaźników, o których mowa w ust. 2.</p> <p><b>W ust. 3 dodaje się litery w brzmieniu:</b></p> <p>l) <b>promowanie zdobywania umiejętności zgodnie z potrzebą dostosowania praktyk zawodowych do obiegu zamkniętego i stosowania materiałów niskoemisyjnych;</b></p>



Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<b>m) <i>wspieranie rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym.</i></b>

### Uzasadnienie

Nie wymaga uzasadnienia.

### Poprawka 19

Artykuł 1 pkt 14 lit. a)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>w art. 10d wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 1 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Na lata 2021–2030 ustanawia się fundusz mający na celu wspieranie inwestycji proponowanych przez państwa członkowskie będące beneficjentami – w tym finansowanie projektów inwestycyjnych na małą skalę – służących modernizacji systemów energetycznych oraz poprawie efektywności energetycznej (»fundusz modernizacyjny«). Fundusz modernizacyjny jest finansowany ze sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych zgodnie z art. 10 na rzecz określonych w nim państw członkowskich będących beneficjentami.</p> <p>Wspierane inwestycje są spójne z celami niniejszej dyrektywy, a także z celami komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (*) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 (**), a także z długoterminowymi celami wyrażonymi w porozumieniu paryskim. Wsparcia z funduszu modernizacyjnego nie udziela się zakładom zajmującym się produkcją energii, w których wykorzystuje się paliwa.”;</p>	<p>w art. 10d wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 1 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Na lata 2021–2030 ustanawia się fundusz mający na celu wspieranie inwestycji proponowanych przez państwa członkowskie <b>i regiony NUTS 3</b> będące beneficjentami – w tym finansowanie projektów inwestycyjnych na małą skalę – służących modernizacji systemów energetycznych oraz poprawie efektywności energetycznej (»fundusz modernizacyjny«). Fundusz modernizacyjny jest finansowany ze sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych zgodnie z art. 10 na rzecz określonych w nim państw członkowskich będących beneficjentami.</p> <p>Wspierane inwestycje są spójne z celami niniejszej dyrektywy, a także z celami komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (*) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 (**), a także z długoterminowymi celami wyrażonymi w porozumieniu paryskim. Wsparcia z funduszu modernizacyjnego nie udziela się zakładom zajmującym się produkcją energii, w których wykorzystuje się paliwa.”;</p>

### Poprawka 20

Artykuł 1 pkt 14 lit. b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. <b>Co najmniej 80 % środków finansowych</b> z funduszu modernizacyjnego wykorzystuje się do wspierania inwestycji w:</p> <p>a) produkcję i wykorzystywanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych;</p>	<p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. <b>Wszystkie środki finansowe</b> z funduszu modernizacyjnego wykorzystuje się do wspierania inwestycji w:</p> <p>a) produkcję i wykorzystywanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych;</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>b) ogrzewanie i chłodzenie z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii;</p> <p>c) poprawę efektywności energetycznej po stronie popytu, między innymi w sektorze transportu, sektorze budowlanym, sektorze rolnictwa i sektorze odpadów;</p> <p>d) magazynowanie energii i modernizację sieci energetycznych, uwzględniając rurociągi należące do systemów lokalnego ogrzewania, sieci przesyłu energii elektrycznej oraz zwiększenie połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi;</p> <p>e) wsparcie gospodarstw domowych o niskich dochodach, w tym na obszarach wiejskich i w regionach oddalonych, w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego oraz modernizacji ich systemów ogrzewania oraz</p> <p>f) sprawiedliwą transformację w regionach uzależnionych od węgla w państwach członkowskich będących beneficjentami, tak aby utrzymując dialog z partnerami społecznymi, wspierać zmianę miejsca zatrudnienia, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, edukację, inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz przedsiębiorstwa typu start-up.”;</p>	<p>b) ogrzewanie i chłodzenie, <b>w tym systemy ciepłownicze i chłodnicze</b>, z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii;</p> <p>c) poprawę efektywności energetycznej po stronie popytu, między innymi w sektorze transportu, sektorze budowlanym, sektorze rolnictwa i sektorze odpadów;</p> <p>d) magazynowanie energii i modernizację sieci energetycznych, uwzględniając rurociągi należące do systemów lokalnego ogrzewania, sieci przesyłu energii elektrycznej oraz zwiększenie połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi;</p> <p>e) wsparcie gospodarstw domowych o niskich dochodach, <b>mikroprzedsiębiorstw, małych przedsiębiorstw i użytkowników mobilności będących</b> w trudnej sytuacji, w tym na obszarach wiejskich i w regionach oddalonych, w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego <b>i ubóstwa w zakresie mobilności</b> oraz modernizacji ich systemów ogrzewania <b>i chłodzenia</b> oraz</p> <p>f) sprawiedliwą transformację w regionach uzależnionych od węgla w państwach członkowskich <b>i regionach NUTS 3</b> będących beneficjentami, tak aby utrzymując dialog z partnerami społecznymi, wspierać zmianę miejsca zatrudnienia, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, edukację, inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz przedsiębiorstwa typu start-up;</p> <p><b>g) rozwój gospodarki o obiegu zamkniętym.”;</b></p>

### Poprawka 21

Artykuł 1 pkt 21

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Państwa członkowskie określają sposób wykorzystywania dochodów z aukcji, o których mowa w ust. 4, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państwa członkowskie wykorzystują swoje dochody na potrzeby co najmniej jednego z rodzajów działalności, o których mowa w art. 10 ust. 3, lub na potrzeby co najmniej jednego z następujących środków:</p>	<p>Państwa członkowskie określają sposób wykorzystywania dochodów z aukcji, o których mowa w ust. 4, z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państwa członkowskie wykorzystują swoje dochody na potrzeby co najmniej jednego z rodzajów działalności, o których mowa w art. 10 ust. 3, lub na potrzeby co najmniej jednego z następujących środków:</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>a) środków mających przyczynić się do obniżenia emisyjności systemów ciepłowniczych i chłodniczych w budynkach lub <b>ograniczenia zapotrzebowania energetycznego</b> budynków, uwzględniając integrację energii ze źródeł odnawialnych oraz powiązanych środków zgodnie z art. 7 ust. 11, art. 12 i art. 20 dyrektywy 2012/27/UE [odniesienia należy zaktualizować, podając odesłanie do zmienionej dyrektywy], a także środków służących wsparciu finansowemu gospodarstw domowych o niskich dochodach w budynkach o najgorszej charakterystyce energetycznej;</p> <p>b) środków mających przyspieszyć proces upowszechniania pojazdów bezemisyjnych lub zapewnić wsparcie finansowe na rzecz ustanowienia w pełni interoperacyjnej infrastruktury tankowania i ładowania pojazdów bezemisyjnych lub środków zachęcających do <b>przechodzenia na publiczne formy</b> transportu <b>oraz usprawniania multimodalności</b> lub środków wsparcia finansowego służących rozwiązaniu problemów społecznych napotykanym przez użytkowników <b>transportu</b> o niskich lub średnich dochodach.</p> <p>Państwa członkowskie wykorzystują część swoich dochodów z aukcji uzyskanych zgodnie z niniejszym artykułem, aby rozwiązać problemy społeczne związane z handlem uprawnieniami do emisji zgodnie z niniejszym rozdziałem ze szczególnym uwzględnieniem gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji i użytkowników <b>transportu</b> znajdujących się w trudnej sytuacji zgodnie z definicjami ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 20.../nn [rozporządzenie w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego] (*). Jeżeli państwo członkowskie przekazało Komisji [plan społeczno-klimatyczny] na podstawie tego rozporządzenia, państwo członkowskie korzysta z tych dochodów m.in. w celu sfinansowania tego planu.</p> <p>Przyjmuje się, że państwa członkowskie spełniają wymogi ustanowione w przepisach niniejszego ustępu, jeżeli przyjmują i wprowadzają w życie politykę wsparcia podatkowego lub finansowego lub krajowe polityki regulacyjne wywierające wpływ na wsparcie finansowe, ustanowione dla celów określonych w akapicie pierwszym, których wartość odpowiada poziomowi dochodów z aukcji, o których mowa w niniejszym rozdziale.</p>	<p>a) środków mających przyczynić się do obniżenia emisyjności systemów ciepłowniczych i chłodniczych w budynkach lub <b>poprawy efektywności energetycznej</b> budynków, uwzględniając integrację energii ze źródeł odnawialnych oraz powiązanych środków zgodnie z art. 7 ust. 11, art. 12 i art. 20 dyrektywy 2012/27/UE [odniesienia należy zaktualizować, podając odesłanie do zmienionej dyrektywy], a także środków służących wsparciu finansowemu gospodarstw domowych o niskich dochodach w budynkach o najgorszej charakterystyce energetycznej;</p> <p>b) środków mających przyspieszyć proces upowszechniania pojazdów bezemisyjnych lub zapewnić wsparcie finansowe na rzecz ustanowienia w pełni interoperacyjnej infrastruktury tankowania i ładowania pojazdów bezemisyjnych lub środków zachęcających do <b>przesunięcia międzygałęziowego transportu towarowego i pasażerskiego w kierunku rodzajów transportu bardziej energooszczędnych lub mających zerowe zużycie energii, bądź środków służących zwiększeniu efektywności energetycznej infrastruktury i usług transportu</b>, lub środków wsparcia finansowego służących rozwiązaniu problemów społecznych napotykanym przez użytkowników <b>mobilności</b> o niskich lub średnich dochodach.</p> <p>Państwa członkowskie wykorzystują część swoich dochodów z aukcji uzyskanych zgodnie z niniejszym artykułem, aby rozwiązać problemy społeczne związane z handlem uprawnieniami do emisji zgodnie z niniejszym rozdziałem ze szczególnym uwzględnieniem gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstw <b>i małych przedsiębiorstw</b> znajdujących się w trudnej sytuacji i użytkowników <b>mobilności</b> znajdujących się w trudnej sytuacji zgodnie z definicjami ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 20.../nn [rozporządzenie w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego] (*). Jeżeli państwo członkowskie przekazało Komisji [plan społeczno-klimatyczny] na podstawie tego rozporządzenia, państwo członkowskie korzysta z tych dochodów m.in. w celu sfinansowania tego planu.</p> <p><b>Państwa członkowskie ustanawiają minimalny odsetek w wysokości 20 % dochodów, które są przydzielane władzom lokalnym i regionalnym do wykorzystania na jeden ze środków opisanych w niniejszym ustępie lub na większą liczbę tych środków.</b></p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Państwa członkowskie informują Komisję o wykorzystywaniu dochodów i o działaniach podjętych zgodnie z niniejszym ustępem, zamieszczając stosowne informacje w swoich sprawozdaniach przedkładanych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 <sup>(*)</sup>.</p>	<p>Przyjmuje się, że państwa członkowskie <b>oraz władze lokalne i regionalne</b> spełniają wymogi ustanowione w przepisach niniejszego ustępu, jeżeli przyjmują i wprowadzają w życie politykę wsparcia podatkowego lub finansowego lub krajowe polityki regulacyjne wywierające wpływ na wsparcie finansowe, ustanowione dla celów określonych w akapicie pierwszym, których wartość odpowiada poziomowi dochodów z aukcji, o których mowa w niniejszym rozdziale.</p> <p>Państwa członkowskie informują Komisję o wykorzystywaniu dochodów i o działaniach podjętych zgodnie z niniejszym ustępem, zamieszczając stosowne informacje w swoich sprawozdaniach przedkładanych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 <sup>(*)</sup>.</p>

### Poprawka 22

Artykuł 1 pkt 21 – art. 30i

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Do dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania przepisów niniejszego rozdziału, jeżeli chodzi o ich skuteczność, administrowanie nimi i ich stosowanie w praktyce, uwzględniając stosowanie przepisów decyzji (UE) 2015/1814 i korzystanie z uprawnień przewidzianych w niniejszym rozdziale, aby spełnić obowiązki w zakresie zapewnienia zgodności z przepisami spoczywające na podmiotach objętych wymogami podlegających przepisom rozdziałów II, IIa i III. W stosownych przypadkach Komisja załącza to sprawozdanie do wniosku w sprawie zmiany niniejszego rozdziału przekazywanego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Do dnia 31 października 2031 r. Komisja powinna ocenić wykonalność zintegrowania sektorów objętych załącznikiem III z systemem handlu uprawnieniami do emisji obejmującym sektory wymienione w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE.”;</p>	<p>Do dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania przepisów niniejszego rozdziału, jeżeli chodzi o ich skuteczność, administrowanie nimi i ich stosowanie w praktyce, uwzględniając stosowanie przepisów decyzji (UE) 2015/1814 i korzystanie z uprawnień przewidzianych w niniejszym rozdziale, aby spełnić obowiązki w zakresie zapewnienia zgodności z przepisami spoczywające na podmiotach objętych wymogami podlegających przepisom rozdziałów II, IIa i III. <b>Prezentację sprawozdania poprzedza okres konsultacji trwających od 1 września 2027 r. do 31 października 2027 r. W tym czasie zostaną przeprowadzone ukierunkowane konsultacje z władzami lokalnymi i regionalnymi.</b> W stosownych przypadkach Komisja załącza to sprawozdanie do wniosku w sprawie zmiany niniejszego rozdziału przekazywanego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Do dnia 31 października 2031 r. Komisja powinna ocenić wykonalność zintegrowania sektorów objętych załącznikiem III z systemem handlu uprawnieniami do emisji obejmującym sektory wymienione w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE.”;</p>

**Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub>**

**COM(2021) 564 final**

**Poprawka 23**

Motyw 10

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Istniejące mechanizmy ograniczające ryzyko ucieczki emisji w sektorach lub podsektorach narażonych na takie ryzyko to przejściowy przydział bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS oraz środki finansowe na rekompensaty za koszty pośrednie emisji poniesione w związku z kosztami związanymi z emisją gazów cieplarnianych przeniesionymi na ceny energii elektrycznej, ustanowione odpowiednio w art. 10a ust. 6 i art. 10b dyrektywy 2003/87/WE. W porównaniu jednak z pełnym systemem aukcyjnym przydział bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS osłabia sygnał cenowy wysyłany przez ten system instalacjom, które takie uprawnienia otrzymują, a tym samym negatywnie wpływa na zachęty do inwestowania w dalsze ograniczanie emisji.</p>	<p>Istniejące mechanizmy ograniczające ryzyko ucieczki emisji w sektorach lub podsektorach narażonych na takie ryzyko to przejściowy przydział bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS oraz środki finansowe na rekompensaty za koszty pośrednie emisji poniesione w związku z kosztami związanymi z emisją gazów cieplarnianych przeniesionymi na ceny energii elektrycznej, ustanowione odpowiednio w art. 10a ust. 6 i art. 10b dyrektywy 2003/87/WE. W porównaniu jednak z pełnym systemem aukcyjnym przydział bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS osłabia sygnał cenowy wysyłany przez ten system instalacjom, które takie uprawnienia otrzymują, a tym samym negatywnie wpływa na zachęty do inwestowania w dalsze ograniczanie emisji. <b>Stopniowego wycofania przydziałów bezpłatnych uprawnień należy zatem dokonać skutecznie i terminowo, zgodnie z celami Europejskiego prawa o klimacie, a ściślej z pakietem środków „Gotowi na 55”.</b></p>

**II. ZALECENIA POLITYCZNE**

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

- Przypomina, że podpisując porozumienie paryskie, UE zobowiązała się do osiągnięcia do 2050 r. globalnego celu neutralności klimatycznej w ujęciu netto, zapisanego obecnie w Europejskim prawie o klimacie. Z zadowoleniem przyjmuje bezprecedensowe ambicje i zobowiązanie Komisji Europejskiej w zakresie ochrony środowiska, by stworzyć bardziej zrównoważone społeczeństwo i gospodarkę, oraz postrzega pakiet „Gotowi na 55” jako dowód na powagę tego zobowiązania. Podkreśla, że celom w zakresie redukcji emisji muszą towarzyszyć cele w zakresie efektywności energetycznej i energii odnawialnej, ponowne przemyślenie użytkowania gruntów (aby jednoznacznie zwiększyć naturalną sekwestrację dwutlenku węgla), a także inne cele Europejskiego Zielonego Ładu, aby zapewnić sprawiedliwą i stałą transformację.
- Podkreśla, że znacząca, lecz stopniowo wprowadzana opłata za emisję gazów cieplarnianych powinna stanowić niezbędny sygnał dla przedsiębiorstw i stymulować transformację w najbardziej opłacalny sposób, a także że potrzebne jest skuteczne współdziałanie zmienionego ETS i mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM), ewentualnie w połączeniu z innymi wspierającymi środkami UE, aby zapewnić neutralną dla klimatu i konkurencyjną gospodarkę w regionach UE, zwłaszcza tych, w których zachodzi zrównoważona transformacja sektorów energochłonnych.
- Przyznaje, że nierówności te mogą stać się jeszcze bardziej widoczne w związku z utrzymującym się gwałtownym wzrostem cen energii i niestabilnością geopolityczną pogłębianą wojną w Ukrainie. Z zadowoleniem przyjmuje przedstawione w komunikacie REPowerEU wnioski Komisji dotyczące przeciwdziałania tym zagrożeniom, ale podkreśla, że niektóre instrumenty, takie jak zwiększone opodatkowanie nieoczekiwanych zysków, mogą nie wystarczyć do zapewnienia niezawodnego wsparcia, i w związku z tym wzywa do opracowania długoterminowych rozwiązań.
- Przyznaje, że kryzysy ekologiczne pogłębiają nierówności, podobnie jak nierówności zwiększają szkody dla środowiska. W związku z tym strategię polityczną na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych muszą przywrócić sprawiedliwość w naszych społeczeństwach i na naszych terytoriach.
- Popiera zasadę, zgodnie z którą wszystkie sektory gospodarki muszą przyczynić się do przejścia na neutralność klimatyczną i do ograniczenia emisji, a system EU ETS mógłby wnieść znaczący wkład, gdyby zasadę „zanieczyszczający płaci” rozszerzono na cały sektor objęty tym systemem. Wskazuje, że sektor mobilności odpowiada za jedną czwartą emisji CO<sub>2</sub> w UE, sektor budownictwa natomiast za 40 % zużycia energii w Europie. Zwraca jednak uwagę, że wprowadzenie ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w tych sektorach jest delikatną kwestią i nie powinno powodować obciążeń dla gospodarstw domowych, małych przedsiębiorstw i mikroprzedsiębiorstw oraz użytkowników mobilności będących się w najtrudniejszej sytuacji, w tym na obszarach wiejskich i oddalonych.

6. Nalega, aby w procesie wdrażania, oceny i przeglądu nowego EU ETS dotyczącego transportu drogowego i budynków (ETS II) uwzględniono władze lokalne i regionalne, jako szczeble sprawowania rządów mające silne kompetencje w obu objętych nim sektorach. Podkreśla, że emisje gazów cieplarnianych z unijnego sektora transportu stale rosły od 2013 r., podczas gdy dekarbonizacja sektora budowlanego pozostaje kluczową ścieżką redukcji emisji. Zaznacza, że w przypadku gdy współprawodawcy zdecydują się nie kontynuować prac nad systemem ETS II, jak przewidziano we wniosku Komisji, obecny system handlu uprawnieniami do emisji powinien zostać dodatkowo wzmocniony w celu rozwiązania problemu transportu drogowego i budynków.

7. W pełni uznaje potrzebę istnienia narzędzi ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w celu wsparcia zwiększonych ambicji UE w dziedzinie klimatu, niemniej jest mocno **zaniepokojony** ich potencjalnym efektem dystrybucyjnym i podkreśla, że należy uwzględnić wszystkie wymiary rozwoju zrównoważonego: zrównoważony rozwój gospodarczy, ekologiczny, społeczny i kulturowy. W tym kontekście apeluje o przestrzeganie przynajmniej trzech zasad:

- **solidarność i sprawiedliwość między państwami członkowskimi UE podczas wdrażania**; ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych powinno uwzględniać różnice między państwami członkowskimi pod względem skali wyzwań stojących przed gospodarkami lokalnymi i regionalnymi,
- **solidarność i sprawiedliwość w obrębie państw członkowskich**; należy zająć się kwestią wpływu narzędzi ustalania opłat za emisje gazów cieplarnianych na grupy społeczne znajdujące się w trudnej sytuacji i gospodarstwa domowe o niższych dochodach – wpływu nie tylko pod względem przystępności cenowej, ale również pod względem dostępu do niektórych towarów/usług służących zaspokojeniu ich potrzeb (energia, chłodzenie i ogrzewanie, transport i mobilność itp.),
- **uwzględnienie terytorialnych skutków takiej polityki**, nie tylko dla obszarów oddalonych lub peryferyjnych, lecz także ogólniej dla tych obszarów w UE, które już przechodzą głęboką transformację w rozwoju społeczno-gospodarczym („obszary pozostawione na uboczu”, obszary o charakterze wyraźnie przemysłowym, w których zachodzą niezbędne procesy transformacji), dla regionów najbardziej oddalonych, jak i dla obszarów wiejskich.

8. Z zadowoleniem przyjmuje zapowiedź utworzenia Społecznego Funduszu Klimatycznego jako sposobu na zrównoważenie ujemnych skutków dotyczących gospodarstwa domowe, mikroprzedsiębiorstwa, małe przedsiębiorstwa i użytkowników mobilności znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji oraz zapewnienie zrównoważonego społecznie rozwoju. Podkreśla, że finansowanie przewidziane obecnie w ramach zmiany obecnego ETS jest niewystarczające, aby zapewnić rzeczywiście sprawiedliwą transformację, i zaznacza, że powinno się rozważyć przydzielanie na Społeczny Fundusz Klimatyczny innych dochodów oprócz tych uzyskanych w wyniku stosowania systemu ETS II. Proponuje, by łączenie dochodów przeznaczonych na Społeczny Fundusz Klimatyczny rozpoczęło się wcześniej niż wdrażanie ETS II.

9. Podkreśla znaczenie dokładnego oszacowania efektów dystrybucyjnych mechanizmu i funkcjonowania Społecznego Funduszu Klimatycznego, zarządzania nim i jego środków, uwzględniającego w szczególności konsekwencje i korzyści dla najsłabszych obywateli na szczeblu lokalnym i regionalnym, a także umożliwiającego lepszą identyfikację gospodarstw domowych znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji finansowej, w celu precyzyjnego ukierunkowania tymczasowego bezpośredniego wsparcia dochodu na osoby, które najbardziej go potrzebują. W tym kontekście środki w ramach poszczególnych planów społeczno-klimatycznych oraz przydział środków z samego funduszu powinny mieć na celu przyspieszenie transformacji ekologicznej, lecz nie kosztem spójności społecznej i terytorialnej; nie powinny też osłabiać ochrony obywateli znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji.

10. Podkreśla, że do wsparcia zrównoważonego rozwoju należy użyć funduszu modernizacyjnego, nadając przy wykorzystywaniu jego środków pierwszeństwo wysiłkom na rzecz zwiększenia żywotności grup i obszarów znajdujących się w trudnej sytuacji. Powtarza, że, aby respektować ogromną różnorodność gospodarczą, społeczną i geograficzną UE, trzeba umożliwić dostęp do tego funduszu regionom NUTS 3 cechującym się znacznymi zakłóceniami równowagi w obrębie danego państwa członkowskiego.

11. Apeluje, aby w dystrybucję dochodów z ETS włączono samorządy lokalne i regionalne. Władze te odgrywają bardzo istotną rolę we wdrażaniu polityki łagodzenia zmiany klimatu i przystosowania się do niej. Regiony i miasta Europy są ważnymi innowatorami i motorami przemian społecznych i należy im umożliwić wnoszenie bardziej znaczącego wkładu w transformację ekologiczną. Komitet akcentuje ten postulat szczególnie odnośnie do nowego ETS II.

12. Z zadowoleniem przyjmuje wdrożenie rezerwy stabilności rynkowej jako sposobu zarządzania nadwyżką i niedoborem uprawnień, a także system koncentracji wydatków na wstępie w celu złagodzenia wpływu wprowadzenia nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji na ceny i płynność. Przypomina jednak, że rezerwie powinien towarzyszyć dodatkowy mechanizm na rzecz trwałego eliminowania uprawnień w celu stworzenia ceny minimalnej, która będzie zgodna z celami UE w zakresie klimatu na lata 2030 i 2050.

13. Ubolewa, że wniosek Komisji nie uwzględnia rzeczywistego ryzyka ucieczki emisji w międzynarodowym ruchu morskim do sąsiednich portów państw trzecich znajdujących się w pobliżu portów europejskich. Ta ucieczka będzie miała szkodliwe skutki dla działalności portowej, a zatem dla powiązanych łańcuchów logistycznych państw członkowskich, w tym i takie konsekwencje jak utrata miejsc pracy, zakłócenia rynku i wolnej konkurencji, utrata łączności portów europejskich oraz ogólnie konkurencyjności naszego przemysłu. Ta sytuacja miałaby również wpływ na zasadę europejskiej strategicznej autonomii oraz na bezpieczeństwo i kontrolę łańcucha logistycznego i łańcucha dostaw towarów z UE i do UE, ponieważ sprzyjałaby przeładunkowi towarów w portach państw trzecich kierujących się priorytetami i interesami logistycznymi i gospodarczymi niekoniecznie zbieżnymi z unijnymi.

14. Pozytywnie ocenia wniosek dotyczący ustanowienia mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM), który ma służyć pobudzaniu globalnych działań w dziedzinie klimatu. Domaga się zadbania o to, by mechanizm ten stanowił część szerszej strategii przemysłowej UE promującej inwestycje neutralne dla klimatu oraz tworzącej niezbędne ramy prawne UE i rynki pionierskie dla produktów neutralnych dla klimatu wraz z umożliwieniem kontraktów na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla na rzecz dekarbonizacji objętych mechanizmem sektorów. Wzywa ponadto, by jak najszybciej wdrożyć nowe praktyki. Dlatego też przydział bezpłatnych uprawnień <sup>(1)</sup> w ramach ETS należy stopniowo znieść w przypadku sektorów objętych CBAM i zastąpić go sprzedażą na aukcji wszystkich uprawnień do emisji, ponieważ zapewni to zgodność z zasadami WTO.

15. Podkreśla szczególne znaczenie wzmocnionego funduszu innowacyjnego, który wspiera niezbędną, neutralną dla klimatu transformację energochłonnych sektorów objętych EU ETS i CBAM w regionach UE, wspomagając rozwój innowacyjnych, neutralnych dla klimatu produktów takich jak zielona stal. Podkreśla, że główną przeszkodą dla dekarbonizacji jest nie tylko brak innowacji technologicznych, i w związku z tym sugeruje rozszerzenie zakresu na środki o wysokim potencjale redukcji emisji w obszarach nietechnologicznych, takich jak kreatywne i innowacyjne metody współpracy, szkolenia zawodowe i obieg zamknięty, które cierpią ze względu na zachęty w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji skoncentrowane na produkcji przemysłowej.

16. Odnotowuje, że należy też ulepszyć mechanizmy regulacyjne i kontrolne, aby uniknąć spekulowania ceną CO<sub>2</sub>, które miałyby znaczący wpływ zarówno na ceny energii, jak i na zaangażowane sektory.

17. Z zadowoleniem przyjmuje, że dochody generowane przez zreformowany ETS mają zostać skierowane na finansowanie działań w dziedzinie neutralności dla klimatu (np. w celu zwiększenia zasobów funduszu innowacyjnego, funduszu modernizacyjnego i Społecznego Funduszu Klimatycznego oraz przyspieszenia powszechnego zastosowania odnawialnych źródeł energii, efektywności energetycznej i gospodarki o obiegu zamkniętym), nie zaś wykorzystane do zasilenia całego budżetu ogólnego UE. Nalega, aby takie samo podejście przyjęto odnośnie do dochodów generowanych przez CBAM.

18. Uważa, że aby móc sprostać przemianom technologicznym, regulacyjnym i rynkowym, CBAM powinien mieć dynamiczny charakter, a zakres sektorowy mechanizmu i zakres objętych nim emisji należy poddawać regularnemu przeglądowi, uwzględniając jego wpływ lokalny i regionalny. Jest gotowy wesprzeć opracowanie oceny terytorialnych skutków CBAM.

19. Odnotowuje, że należy też ulepszyć mechanizmy regulacyjne i kontrolne, aby uniknąć spekulowania ceną CO<sub>2</sub>, które miałyby znaczący wpływ zarówno na ceny energii, jak i na zaangażowane sektory.

20. Z dużym zadowoleniem przyjmuje to, że Komisja dołączyła do wniosku w sprawie nowego systemu ETS oraz do projektu rozporządzenia ustanawiającego CBAM tabele oceny zgodności z zasadą pomocniczości <sup>(2)</sup>. Przedstawione tam uzasadnienie dotyczące europejskiej wartości dodanej wniosków i wdrażania środków wynikających z kompetencji UE w dziedzinie zmiany klimatu określonych w art. 191–193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) jest zgodne z własną oceną KR-u dotyczącą pełnej zgodności wniosków z zasadą pomocniczości.

Bruksela, dnia 28 kwietnia 2022 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów  
Apostolos TZITZIKOSTAS

<sup>(1)</sup> W ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji przedsiębiorstwa muszą uzyskać uprawnienia do emisji obejmujące ich emisje dwutlenku węgla. Przydział bezpłatnych uprawnień został przewidziany jako przejściowa metoda przydziału uprawnień w przeciwieństwie do metody standardowej (aukcja). Uprawnienia przydzielane bezpłatnie wciąż jednak stanowią ponad 40 % całkowitej liczby dostępnych uprawnień.

<sup>(2)</sup> [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/swd/2021/0552/COM\\_SWD\(2021\)0552\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/swd/2021/0552/COM_SWD(2021)0552_EN.pdf)