



Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 2021
(OR. en)

13977/21

Διοργανικοί φάκελοι:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Προεδρία
Αποδέκτης:	Αντιπροσωπίες
Θέμα:	Δέσμη προτάσεων προσαρμογής στον στόχο του 55 % – Επισκόπηση της προόδου όσον αφορά τη δέσμη νομοθετικών προτάσεων προσαρμογής στον στόχο του 55 %

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η παρούσα έκθεση έχει ως στόχο να παρουσιάσει τη γενική πορεία των εργασιών και επισκόπηση της προόδου που έχει σημειωθεί όσον αφορά τη δέσμη μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %» στο πλαίσιο του Συμβουλίου. Για τον σκοπό αυτό, η έκθεση επικεντρώνεται στις οριζόντιες πτυχές της δέσμης, όπως οι διασυνδέσεις μεταξύ των φακέλων, και στα κυριότερα ζητήματα που έχουν τεθεί μέχρι στιγμής στις συζητήσεις, μεταξύ άλλων σχετικά με το επίπεδο φιλοδοξίας και το πεδίο εφαρμογής των προτάσεων, κατά περίπτωση. Πιο λεπτομερής πρόοδος για κάθε φάκελο θα περιγράφεται σε χωριστές εκθέσεις προόδου που θα υποβληθούν στην εκάστοτε σύνθεση του Συμβουλίου.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε τη δέσμη μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %» στις 14 Ιουλίου 2021. Η δέσμη νομοθετικών προτάσεων αποσκοπεί στην ευθυγράμμιση του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια με τον νέο κλιματικό στόχο της για το 2030 στο σύνολο της οικονομίας, ο οποίος συνίσταται στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 %, και στην εφαρμογή του για την επίτευξη του στόχου της για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050.
3. Η βασική παραδοχή των προτάσεων της Επιτροπής είναι ότι οι κλιματικές φιλοδοξίες πρέπει να διατηρηθούν σε όλους τους φακέλους προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας, ο οποίος υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και στη συνέχεια θεσπίστηκε με νομικά δεσμευτικό τρόπο στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
4. Οι προτάσεις έχουν ως κοινό στόχο να επιτρέψουν στην ΕΕ να επιτύχει τους στόχους της με δίκαιο, οικονομικά αποδοτικό και ανταγωνιστικό τρόπο και να συμβάλουν στην πράσινη και δίκαιη μετάβαση και στην ενίσχυση της καινοτομίας της οικονομίας της ΕΕ σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Η αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου για το κλίμα και την ενέργεια θα πρέπει επίσης να επιτρέψει στην ΕΕ να εκπληρώσει τις διεθνείς δεσμεύσεις της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, ιδίως την επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά της σύμφωνα με την αυξημένη φιλοδοξία για το 2030. Εξάλλου, οι προτάσεις της Επιτροπής έχουν ως στόχο να συμβάλουν στην ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας μετά την πανδημία COVID-19 και στη μακροπρόθεσμη ανθεκτικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
5. Η δέσμη αποτελείται από μια σειρά στενά αλληλένδετων προτάσεων είτε για την τροποποίηση υφιστάμενων νομοθετικών πράξεων είτε για τη θέσπιση νέων πρωτοβουλιών σε διάφορους τομείς πολιτικής και οικονομικούς τομείς, όπως το κλίμα, η ενέργεια, οι μεταφορές, τα κτίρια, η χρήση της γης και η δασοκομία. Επιπλέον, κάποιες ακόμη πρόσθετες προτάσεις αναμένεται να υποβληθούν λίγο μετά την έκδοση της παρούσας έκθεσης. Οι αναμενόμενες προτάσεις για την επανεξέταση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και για τους ιδίους πόρους, που θα υποβληθούν στις 22 Δεκεμβρίου 2021, θα έχουν καθοριστικό ρόλο στις περαιτέρω εργασίες για ορισμένα μέρη της δέσμης (συγκεκριμένα το σύστημα εμπορίας εκπομπών, το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα και τον μηχανισμό συννοριακής προσαρμογής άνθρακα).

6. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτείνει έναν συνδυασμό αλληλοενισχυόμενων πολιτικών με επίκεντρο τα τέσσερα δομικά στοιχεία που ακολουθούν:

α) Τιμολόγηση του άνθρακα:

- i) Αύξηση της φιλοδοξίας του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ).
- ii) Καθιέρωση τιμολόγησης του άνθρακα στις εισαγωγές από ορισμένους τομείς που υπάγονται στο ΣΕΔΕ στην ΕΕ, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος διαρροής άνθρακα μέσω της θέσπισης μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΜΣΠΑ).

β) Καθορισμός πιο φιλόδοξων ενωσιακών και εθνικών στόχων:

- i) Αύξηση των εθνικών στόχων μείωσης των εκπομπών στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ μέσω του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών (ESR).
- ii) Αύξηση των φυσικών καταβοθρών, μεταξύ άλλων μέσω του καθορισμού εθνικών στόχων για τον τομέα της χρήσης γης και της δασοκομίας (κανονισμός LULUCF).
- iii) Αύξηση των συνολικών στόχων της ΕΕ για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση μέσω της οδηγίας για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (RED) και της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση (EED), οι οποίες κυρίως θα στηρίζουν τους τομείς στο πλαίσιο τόσο του ΣΕΔΕ όσο και του ESR στις προσπάθειές τους για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.
- iv) Ευθυγράμμιση της φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας δυνάμει της οδηγίας φορολόγησης της ενέργειας (ΟΦΕ) με τους στόχους της ΕΕ για την ενέργεια και το κλίμα.

γ) Κανόνες (πρότυπα):

- i) Αύξηση των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά στον κανονισμό σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, που, μεταξύ άλλων, θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους αυξημένους στόχους του ESR.

- ii) Προτεινόμενοι στόχοι για την ανάπτυξη εύχρηστων και διαλειτουργικών υποδομών (επανα)φόρτισης και (αν)εφοδιασμού στον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR), που, μεταξύ άλλων, θα στηρίξουν την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών που αναφέρονται ανωτέρω.
- iii) Οι προτάσεις ReFuelEU Aviation και FuelEU Maritime ορίζουν υποχρεώσεις για βιώσιμα καύσιμα σε αυτούς τους τομείς, οι οποίες θα συμπληρώσουν τις προσπάθειές τους, ιδίως σε σχέση με μέτρα τιμολόγησης του άνθρακα (ΣΕΔΕ).

δ) **Μέτρα στήριξης:**

- i) Για τον μετριασμό των κοινωνικών και διανεμητικών επιπτώσεων του προτεινόμενου ξεχωριστού συστήματος εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, η Επιτροπή προτείνει να συσταθεί Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα, το οποίο θα χρηματοδοτείται από μέρος των εσόδων από πλειστηριασμούς και θα στηρίζει ευάλωτα νοικοκυριά, πολύ μικρές επιχειρήσεις και χρήστες των μέσων μεταφοράς, κυρίως για επενδύσεις για τη μείωση των εκπομπών και του ενεργειακού κόστους καθώς και για προσωρινή άμεση εισοδηματική στήριξη.
- ii) Η αυξημένη φιλοδοξία του ΣΕΔΕ συνοδεύεται από αύξηση του Ταμείου Εκσυγχρονισμού που αντιστοιχεί στο 2,5 % του ανώτατου ορίου του ΣΕΔΕ προκειμένου να στηριχθεί η ενεργειακή μετάβαση ορισμένων κρατών μελών χαμηλού εισοδήματος.
- iii) Το Ταμείο Καινοτομίας του ΣΕΔΕ επίσης θα αυξηθεί για να επιταχυνθούν οι επενδύσεις σε καινοτόμες τεχνολογίες και λύσεις σε όλους τους τομείς που υπάγονται στο ΣΕΔΕ.
- iv) Το σύνολο των εσόδων από πλειστηριασμούς των κρατών μελών θα στηρίξει έργα που σχετίζονται με το κλίμα και την ενέργεια, συμπεριλαμβανομένης της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές στους τομείς των οδικών μεταφορών και των κτιρίων.

7. Στο πλαίσιο του Συμβουλίου, οι προτάσεις εξετάζονται σε τέσσερις διαφορετικές συνθέσεις: Περιβάλλον, TTE (Ενέργεια), TTE (Μεταφορές) και ECOFIN.

8. Όσον αφορά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, οι προτάσεις της δέσμης εξετάζονται από πέντε επιτροπές (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL και ECON¹), ενώ κάποιες άλλες επιτροπές συνδέονται με τις εργασίες ή ζητείται η γνώμη τους βάσει διαφόρων διαδικαστικών κανόνων. Έχουν οριστεί οι περισσότεροι εισηγητές και σκιώδεις εισηγητές για τις προτάσεις. Οι εργασίες βρίσκονται σε πολύ πρώιμο στάδιο και, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, για καμία πρόταση δεν έχουν καθοριστεί επισήμως τελικά χρονοδιαγράμματα εργασιών.

II. ΕΡΓΟ ΠΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΣΤΗΚΕ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ

9. Οι προτάσεις της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %» αποτέλεσαν μείζονα προτεραιότητα για την Προεδρία, η οποία, στις διάφορες συνθέσεις του Συμβουλίου, κατέβαλε κάθε προσπάθεια για να σημειώσει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη πρόοδο στο πλαίσιο της συνολικής προσέγγισης για τη διασφάλιση της συνοχής της δέσμης.
10. Παράλληλα με τις εντατικές εργασίες σε επίπεδο Ομάδων, το Συμβούλιο Περιβάλλοντος στη σύνοδό του τον Οκτώβριο πραγματοποίησε συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με τις προτάσεις που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του, την οποία θα συνεχίσει κατά τη σύνοδο του Δεκεμβρίου. Τα Συμβούλια Ενέργειας και Μεταφορών θα συζητήσουν τις προτάσεις στους τομείς αρμοδιότητάς τους κατά τις αντίστοιχες συνόδους τους τον Δεκέμβριο.
11. Εκτός από τις εργασίες στο πλαίσιο των αρμόδιων συνθέσεων του Συμβουλίου, τα Συμβούλια AGRIFISH και COMPET πραγματοποίησαν πολιτικές ανταλλαγές σχετικά με τη δέσμη όσον αφορά επίκαιρα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους. Στις 29 Σεπτεμβρίου 2021, το Συμβούλιο COMPET διεξήγαγε συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με τη δέσμη από τη σκοπιά της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας, στο πλαίσιο της εφαρμογής της επικαιροποιημένης νέας βιομηχανικής στρατηγικής για την Ευρώπη. Στις 12 Οκτωβρίου 2021, το Συμβούλιο AGRIFISH αντάλλαξε απόψεις σχετικά με τη συμβολή της γεωργίας και της δασοκομίας στις νομοθετικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %». Εξάλλου, στις 26 Νοεμβρίου 2021, το Συμβούλιο COMPET (Έρευνα) θα πραγματοποιήσει συζήτηση σχετικά με τη συμβολή της έρευνας και της καινοτομίας στην επίτευξη διατομεακών στόχων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %» στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, της βιομηχανίας, της χρήσης της γης και της δασοκομίας.

¹ Οι ENVI και EMPL είναι από κοινού αρμόδιες για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα. Η ECON είναι αρμόδια για την πρόταση οδηγίας φορολόγησης της ενέργειας. Ωστόσο, για την πρόταση αυτή το Κοινοβούλιο έχει μόνο ρόλο διαβούλευσης (ειδική νομοθετική διαδικασία).

12. Λόγω του μεγάλου αριθμού και του μεγέθους των προτάσεων, της πολυπλοκότητας και της διασύνδεσής τους, καθώς και της πολιτικής σημασίας τους, οι εργασίες για τους περισσότερους φακέλους βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Μολονότι οι αντιπροσωπίες αντιλαμβάνονται σαφώς ότι οι προτάσεις από κοινού θα πρέπει να επιτυγχάνουν το συμφωνημένο επίπεδο φιλοδοξίας που ορίζεται στο νομοθέτημα για το κλίμα, οι αντιπροσωπίες έχουν ζητήσει διευκρινίσεις από την Επιτροπή σχετικά με τις προτάσεις και τον αντίκτυπό τους, μεταξύ άλλων και σε εθνικό επίπεδο. Οι αντιπροσωπίες έχουν επίσης ζητήσει περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον ρόλο και τη συμβολή των επιμέρους προτάσεων στη συνολική φιλοδοξία στο σύνολο της οικονομίας για μείωση των καθαρών εκπομπών κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030· και σχετικά με τον τρόπο με τον οποίον αλληλεπιδρούν οι προτάσεις.
13. Όπως είναι αναμενόμενο δεδομένου του ευρέος φάσματος των προτάσεων, οι συζητήσεις δεν έχουν προχωρήσει με τον ίδιο ρυθμό σε όλους τους φακέλους. Φαίνεται ότι περισσότερο έχουν προχωρήσει οι εργασίες για ορισμένες από τις προτάσεις για τις μεταφορές και ότι έχει επίσης σημειωθεί ικανοποιητική πρόοδος στους φακέλους που αφορούν την ενέργεια, ενώ στους φακέλους που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των Συμβουλίων Περιβάλλοντος και ECOFIN, είναι μάλλον σαφές ότι οι αντιπροσωπίες χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να αξιολογήσουν πλήρως τις προτάσεις και η όποια πρόοδος έχει σημειωθεί αφορά κυρίως την αποσαφήνιση διαφόρων πτυχών των προτάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζεται ότι ορισμένες από τις προτάσεις αποτελούν νέα μέτρα στην εργαλειοθήκη της ΕΕ, όπως το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα και ο μηχανισμός συνοριακής προσαρμογής άνθρακα, ενώ άλλες προτάσεις, π.χ. ΣΕΔΕ και LULUCF, περιέχουν διάφορα νέα στοιχεία.
14. Μετά την ικανοποιητική πρόοδο που σημειώθηκε σε τεχνικό επίπεδο όσον αφορά τις προτάσεις για τις μεταφορές, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων (1ο τμήμα) αντάλλαξε απόψεις σχετικά με τις προτάσεις αυτές στις 12 Νοεμβρίου 2021 και έδωσε στην Προεδρία καθοδήγηση για περαιτέρω εργασίες. Όσον αφορά το ερώτημα εάν οι αντιπροσωπίες θα μπορούσαν να στηρίζουν τον στόχο της επίτευξης γενικής προσέγγισης έως το τέλος του έτους για οποιονδήποτε από τους φακέλους στον τομέα των μεταφορών, η πλειονότητα των αντιπροσωπιών ανέφερε ότι είναι αναγκαίο να διατηρηθεί η συνοχή της δέσμης και ότι οι φάκελοι μεταφορών έχουν σαφείς διασυνδέσεις με άλλες προτάσεις. Αυτές οι διασυνδέσεις δεν αφορούν μόνο τεχνικές πτυχές αλλά, κυρίως, τη φιλοδοξία ολόκληρης της δέσμης μέτρων. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη τόνισαν ότι, προτού να προχωρήσουν οι εργασίες για τους σχετικούς φακέλους, θα πρέπει να είναι σαφής η κατεύθυνση της πορείας όλων των στενά συνδεδεμένων φακέλων, ενώ στο παρόν στάδιο ορισμένες προτάσεις βρίσκονται ακόμη σε αρχικό στάδιο διαπραγματεύσεων.

1) Συμβούλιο Περιβάλλοντος

15. Στις 6 Οκτωβρίου 2021, το Συμβούλιο Περιβάλλοντος πραγματοποίησε μια πρώτη ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τους πέντε φακέλους που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του, εστιάζοντας σε γενικές και οριζόντιες πτυχές των φακέλων.
16. Σε επίπεδο Ομάδων, τέσσερις από τους φακέλους εξετάζονται από την Ομάδα «Περιβάλλον», ενώ η πρόταση για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα συζητείται σε ειδική ad hoc Ομάδα. Έχει πραγματοποιηθεί σειρά συνεδριάσεων για κάθε πρόταση και έχει ολοκληρωθεί ή βρίσκεται στο στάδιο της ολοκλήρωσης μια πρώτη προκαταρκτική ανάγνωση των προτάσεων, μαζί με τις εκτιμήσεις αντικτύπου τους. Όσον αφορά την πρόταση σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, έχει ξεκινήσει μια πρώτη κατ' άρθρο ανάγνωση. Σε αυτό το πρώιμο στάδιο, οι περισσότερες αντιπροσωπίες μελετούν ακόμη τις προτάσεις και, ως εκ τούτου, οι απόψεις ή οι θέσεις τους είναι (ως επί το πλείστον) προκαταρκτικές. Ειδικότερα, θα απαιτηθούν σημαντικές περαιτέρω τεχνικές εργασίες για τους τέσσερις φακέλους που αφορούν τη μεταρρύθμιση του ΣΕΔΕ, τον επιμερισμό των προσπαθειών, τον τομέα LULUCF και το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα, λόγω της πολυπλοκότητάς τους και της εισαγωγής νέων στοιχείων και, όσον αφορά το ΣΕΔΕ, λόγω μεγέθους.

i) Μεταρρύθμιση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ)²

Οι αντιπροσωπίες εξακολουθούν να θεωρούν ότι το ΣΕΔΕ βρίσκεται στο επίκεντρο της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα. Φαίνεται ότι αναγνωρίζεται γενικά ότι το ΣΕΔΕ θα πρέπει να πραγματώσει το οικονομικά αποδοτικό μερίδιό του στην αυξημένη φιλοδοξία της ΕΕ. Εν προκειμένω, διατυπώθηκαν κάποια αιτήματα διερεύνησης επιλογών για την περαιτέρω αύξηση της φιλοδοξίας του ΣΕΔΕ, αλλά και ερωτήματα σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις ορισμένων τμημάτων των προτάσεων τόσο στους οικονομικούς τομείς όσο και στα νοικοκυριά, ενώ τονίστηκε ότι είναι ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές καταστάσεις των κρατών μελών.

Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη θέσπιση εμπορίας εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών έχει προκαλέσει σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά τις κοινωνικές επιπτώσεις της στα νοικοκυριά με χαμηλότερο εισόδημα και τον κίνδυνο αύξησης της ενεργειακής φτώχειας. Υπάρχουν ερωτηματικά για το αν το προτεινόμενο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα είναι επαρκές για τον μετριασμό των επιπτώσεων. Ωστόσο, έχει επίσης επισημανθεί ότι η εμπορία εκπομπών στους εν λόγω τομείς θα συμβάλει σε έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο απαλλαγής τους από τις ανθρακούχες εκπομπές, στηρίζοντας παράλληλα τα κράτη μέλη στην επίτευξη των αυξημένων εθνικών στόχων τους στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών.

² Στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης του ΣΕΔΕ εξετάζονται τρεις προτάσεις:

- Πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 (έγγρ. 10875/21 + ADD 1-7).
- Πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (έγγρ. 10917/21 + ADD 1-3).
- Πρόταση απόφασης για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 όσον αφορά την ποσότητα των δικαιωμάτων που πρόκειται να τοποθετούνται στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης έως το 2030 (έγγρ. 10902/21 + ADD 1).

Επιπλέον, στις 14 Ιουλίου 2021 υποβλήθηκε μια τέταρτη πρόταση σχετικά με το ΣΕΔΕ: Πρόταση απόφασης για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ως προς την κοινοποίηση αντιστάθμισης όσον αφορά παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην Ένωση. Η πρόταση εξετάζεται χωριστά στο πλαίσιο του Συμβουλίου ΤΤΕ (Μεταφορές).

Όσον αφορά τα προτεινόμενα στοιχεία που αποσκοπούν στην ενίσχυση του υφιστάμενου ΣΕΔΕ και των φιλοδοξιών του, η εξέταση επικεντρώθηκε αρχικά, μεταξύ άλλων, στην αξιολόγηση του αντικτύπου της προσαρμογής του ανώτατου ορίου και στις διατάξεις σχετικά με τη διαρροή άνθρακα/τη δωρεάν κατανομή. Ειδικότερα, τέθηκαν ερωτήματα σχετικά με την προτεινόμενη θέσπιση προϋποθέσεων για τη δωρεάν κατανομή και την ταχύτητα και τις λεπτομέρειες της σταδιακής κατάργησης της δωρεάν κατανομής στο ΣΕΔΕ για τους τομείς που καλύπτονται από τον προτεινόμενο μηχανισμό συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΜΣΠΑ). Τα αρχικά σχόλια όσον αφορά τις προτάσεις για το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς (ΑΣΑ) επικεντρώθηκαν, μεταξύ άλλων, στον αντίκτυπο του αποθεματικού στην τιμολόγηση του άνθρακα. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες αντιπροσωπίες επιθυμούν να επανεξεταστεί το άρθρο 29α σχετικά με «Μέτρα σε περίπτωση υπερβολικών διακυμάνσεων των τιμών» (που δεν αποτελεί μέρος της πρότασης της Επιτροπής).

Όσον αφορά τον αεροπορικό και το ναυτιλιακό τομέα, δόθηκε έμφαση στην πλήρη αξιολόγηση των προτάσεων, ιδίως όσον αφορά τη συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών, τον αντίκτυπο τους στους κλάδους και την ανταγωνιστικότητα, υπογραμμίζοντας παράλληλα το διεθνές πλαίσιο και την ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι εθνικές συνθήκες. Επιπλέον, όσον αφορά τις διασυνδέσεις με άλλους φακέλους, οι αντιπροσωπίες ζήτησαν να αξιολογηθεί ο σωρευτικός αντίκτυπος των προτάσεων για το ΣΕΔΕ, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime και τη φορολόγηση της ενέργειας.

Όσον αφορά τις οικονομικές διατάξεις, οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στο μέγεθος, τις πηγές των πόρων, το πεδίο εφαρμογής και την κατανομή του Ταμείου Εκσυγχρονισμού και του Ταμείου Καινοτομίας. Η προτεινόμενη κατάργηση της στήριξης των υγρών ορυκτών καυσίμων από το Ταμείο Εκσυγχρονισμού και η υποχρεωτική διάθεση για ειδικό προορισμό όλων των εσόδων από πλειστηριασμούς θα χρειαστεί επίσης να εξεταστούν περαιτέρω.

ii) Κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών³ (ESR)

Τα κυριότερα ζητήματα που έχουν εντοπιστεί μέχρι σήμερα αφορούν τους προτεινόμενους στόχους, τις δυνατότητες ευελιξίας και το νέο πρόσθετο αποθεματικό, μεταξύ άλλων και σε σχέση με άλλες προτάσεις «προσαρμογής στον στόχο του 55 %». Διάφορες αντιπροσωπίες θεωρούν δεδηλωμένα ότι οι αντίστοιχοι νέοι στόχοι τους αποτελούν μεγάλη πρόκληση. Ορισμένες αντιπροσωπίες κάλεσαν την Επιτροπή να παράσχει περισσότερες πληροφορίες και στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό των εθνικών στόχων και ζήτησαν διευκρινίσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη οι αρχές της δικαιοσύνης, της οικονομικής αποδοτικότητας ή της αυξημένης σύγκλισης.

³ Πρόταση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού (έγγρ. 10867/21 + ADD 1-4)

Όσον αφορά τις δυνατότητες ευελιξίας, οι αντιπροσωπίες γενικά συμφωνούν ότι ο ρόλος τους θα είναι σημαντικός στο να βοηθήσουν τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους εθνικούς τους στόχους με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, προστατεύοντας παράλληλα την περιβαλλοντική ακεραιότητα. Οι αντιπροσωπίες ενδιαφέρονται ιδιαιτέρως για περαιτέρω αποσαφήνιση των προτεινόμενων αλλαγών στην υφιστάμενη ευελιξία των κρατών μελών να χρησιμοποιούν καθαρές απορροφήσεις από τον τομέα LULUCF για την επίτευξη της συμμόρφωσής τους με τους στόχους στο πλαίσιο του ESR. Διάφορες αντιπροσωπίες ζήτησαν επίσης περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το νέο πρόσθετο αποθεματικό, το οποίο θα αποτελείται από πιθανές πλεονασματικές καθαρές απορροφήσεις που θα προκύψουν από το 2026 ως το 2030. Εκτός από τα ερωτήματα σχετικά με την ταυτόχρονη λειτουργία των δυνατοτήτων ευελιξίας που προβλέπονται στις προτάσεις ESR και LULUCF, ορισμένες αντιπροσωπίες διερωτήθηκαν σχετικά με τη δυνατότητα αύξησης της ευελιξίας μεταξύ του ΣΕΔΕ και του ESR. Οι αντιπροσωπίες ζήτησαν επίσης πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ του ESR και του προτεινόμενου νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές.

iii) Κανονισμός σχετικά με τη χρήση γης, την αλλαγή της χρήσης γης και τη δασοπονία (LULUCF)⁴

Οι συζητήσεις σε τεχνικό επίπεδο σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής επικεντρώθηκαν κυρίως στην αποσαφήνιση των προτεινόμενων τροποποιήσεων του ισχύοντος κανονισμού, ιδίως στο πλαίσιο των σημαντικών αλλαγών στο συνολικό καθεστώς από το 2026 και μετά. Ωστόσο, από τις μέχρι τώρα συζητήσεις είναι δυνατόν να εντοπιστούν ορισμένα βασικά ζητήματα, και συγκεκριμένα η κατανομή των εθνικών στόχων για το 2030 (που σχεδιάστηκε για να αντικαταστήσει τον ισχύοντα «κανόνα της μη επιβάρυνσης» από το 2026), η προτεινόμενη διαδικασία για τον σχεδιασμό εθνικών στόχων βάσει του πλαισίου για μετά το 2030 και οι δυνατότητες ευελιξίας που έχουν σχεδιαστεί για να βοηθήσουν τα κράτη μέλη να συμμορφωθούν με τους στόχους τους.

⁴ Πρόταση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/841 όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, την απλούστευση των κανόνων συμμόρφωσης, τον καθορισμό των στόχων των κρατών μελών για το 2030 και τη δέσμευση για συλλογική επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2035 στον τομέα της χρήσης γης, της δασοπονίας και της γεωργίας, και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 όσον αφορά τη βελτίωση της παρακολούθησης, της υποβολής εκθέσεων, της παρακολούθησης της προόδου και της επανεξέτασης (έγγρ. 10857/21 + ADD 1-4).

Οι αντιπροσωπίες αναγνωρίζουν γενικά τον σημαντικό ρόλο του τομέα LULUCF στην πολιτική της ΕΕ για το κλίμα και την αυξημένη συνολική φιλοδοξία της. Έχουν τεθεί ορισμένα ερωτήματα για τις εθνικές κατανομές που προτείνονται για το 2030, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου φιλοδοξίας τους, και για τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό τους, για τον προτεινόμενο νέο μηχανισμό συμμόρφωσης, καθώς και για την προτεινόμενη διαδικασία καθορισμού ετήσιων εθνικών στόχων για την περίοδο 2026-2029. Στο παρόν στάδιο, υπάρχουν ερωτηματικά όσον αφορά την πρόταση για τη δημιουργία, από το 2031, ενός ενιαίου τομέα γης που θα συνδυάζει τις καθαρές απορροφήσεις του τομέα LULUCF και τις γεωργικές εκπομπές εκτός του CO₂ καθώς και τον στόχο ο συνδυασμένος αυτός τομέας να έχει καταστεί κλιματικά ουδέτερος ως το 2035. Γενικά, οι αντιπροσωπίες αναγνωρίζουν ότι οι δυνατότητες ευελιξίας, ιδίως όσον αφορά τα συμβάντα φυσικών διαταραχών, θα είναι πολύ σημαντικές για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση των κρατών μελών με την αυξημένη φιλοδοξία μετά το 2025. Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στην αποσαφήνιση των τεχνικών πτυχών τους και των αλλαγών στις υφιστάμενες δυνατότητες ευελιξίας μετά το 2025, καθώς και στην καλύτερη κατανόηση των διασυνδέσεων μεταξύ των δυνατοτήτων ευελιξίας στις προτάσεις ESR και LULUCF.

iv) Κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά⁵

Υπάρχει γενική αντίληψη ότι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να συμβάλει στην ενίσχυση των φιλοδοξιών της ΕΕ και, για ορισμένες αντιπροσωπίες, η πρόταση έχει καίρια σημασία για τη συνολική φιλοδοξία και την εκπλήρωση των ενισχυμένων εθνικών στόχων τους στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών. Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στα επίπεδα φιλοδοξίας του στόχου τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ημιφορτηγά, συμπεριλαμβανομένου του στόχου του 100 % για το 2035, ο οποίος απαιτεί όλα τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά να είναι, έως την ημερομηνία αυτήν, οχήματα μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, το κύριο ζήτημα που τέθηκε ήταν ο ρυθμός της μετάβασης προς οχήματα μηδενικών εκπομπών, δηλαδή αν η πρόταση της Επιτροπής έχει επιτύχει τη σωστή ισορροπία εν προκειμένω ή αν η μετάβαση θα μπορούσε και θα πρέπει να πραγματοποιηθεί ταχύτερα (2030) ή αν είναι πρόωρη και απαιτείται περισσότερος χρόνος. Έχουν δε τεθεί ερωτήματα σχετικά με τη δυνατότητα να λαμβάνεται υπόψη η συμβολή των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών όταν αξιολογείται η συμμόρφωση των κατασκευαστών οχημάτων με τους στόχους τους. Τονίστηκε η ανάγκη να εξεταστεί περαιτέρω η διαφορά μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, κυρίως λόγω της οικονομικής προσιτότητας και της βραδείας ανάπτυξης των υποδομών, καθώς και ο χρόνος που απαιτείται για την μετάβαση της κατασκευής. Επιπλέον, περαιτέρω συζήτηση θα απαιτηθεί για θέματα όπως η διαφοροποίηση μεταξύ αυτοκινήτων και ημιφορτηγών, η σκοπιμότητα τερματισμού της παρέκκλισης του μικρού όγκου και των κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών έως το 2030, καθώς και ο αντίκτυπος στην αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων σε ορισμένα κράτη μέλη.

Οι αντιπροσωπίες υπογράμμισαν την ανάγκη να διατηρηθεί η συνοχή με άλλες προτάσεις της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %» και τόνισαν ότι οι στόχοι πρέπει να συμβαδίζουν με τη φιλοδοξία της πρότασης για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR).

⁵ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (έγγρ. 10906/21 + ADD 1-5).

ν) Κανονισμός για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα⁶ (ΚΤΚ)

Ενώ αναγνωρίζεται γενικά η ανάγκη να εξασφαλιστεί πράσινη μετάβαση η οποία δεν αφήνει κανένα στο περιθώριο, η πρόταση έχει δεχθεί ανάμεικτες αντιδράσεις. Έχουν διατυπωθεί διάφορες ανησυχίες και εκκλήσεις για διευκρινίσεις όσον αφορά τις ακόλουθες πτυχές της πρότασης και συγκεκριμένα: α) απουσία αυτόνομης εκτίμησης επιπτώσεων και συναφών δεδομένων, β) νομική βάση, γ) αλληλεπίδραση με προσεχείς προτάσεις για τους ιδίους πόρους της Ένωσης και αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, δ) οικονομικά και δημοσιονομικά θέματα (ιδίως όσον αφορά το μέγεθος του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, την πηγή της χρηματοδότησης, τη μεθοδολογία κατανομής και τα επιλεγμένα κριτήρια), ε) εφαρμογή και διαχείριση, στ) επικαλύψεις με άλλα ταμεία.

Για τις περισσότερες αντιπροσωπίες, η πρόταση συνδέεται άρρηκτα με την ένταξη των τομέων BRT (ταχείας συγκοινωνίας λεωφορείων) στο ΣΕΔΕ, ενώ ορισμένες υποστηρίζουν τη σύσταση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα ανεξάρτητα από τη θέσπιση νέου χωριστού ΣΕΔΕ για τους συγκεκριμένους τομείς.

Σύμφωνα με την εντολή της ad hoc Ομάδας «Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα»⁷, η Προεδρία έθεσε εντός αγκυλών τις σχετικές διατάξεις της πρότασης και των παραρτημάτων της, όσον αφορά τις δημοσιονομικές πτυχές που συνδέονται με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και τους ιδίους πόρους της Ένωσης. Στόχος είναι να αρχίσει η κατ' άρθρο εξέταση της πρότασης υπό τη Γαλλική Προεδρία.

2) Συμβούλιο ΤΤΕ (Ενέργεια)

17. Όσον αφορά τους δύο φακέλους που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του ΤΤΕ (Ενέργεια) (οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές και οδηγία για την ενεργειακή απόδοση), η Ομάδα «Ενέργεια» εξέτασε εντατικά τις προτάσεις (και τις συναφείς εκτιμήσεις επιπτώσεων) από τον Ιούλιο έως τον Νοέμβριο σε σειρά συνεδριάσεων, αναλύοντας πρώτα τις βασικές αρχές και διατάξεις, και στη συνέχεια εξέτασε όλα τα άρθρα και τα παραρτήματα. Οι δύο προτάσεις έχουν διάφορες σημαντικές αλληλεπιδράσεις τόσο με άλλες προτάσεις της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %» (ιδίως τις AFIR, RefuelEU Aviation και FuelEU Maritime) όσο και με την προσεχή νομοθεσία (αναθεώρηση της τρίτης δέσμης μέτρων για την ενέργεια στον τομέα του φυσικού αερίου και αναθεώρηση της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων).

⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα (έγγρ. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Έγγρ. 11402/21.

Εκτός από την εκπόνηση έκθεσης προόδου, η Προεδρία προτίθεται να προετοιμάσει ένα πρώτο αναθεωρημένο κείμενο και για τους δύο φακέλους, το οποίο μπορεί να χρησιμεύσει ως αφετηρία για περαιτέρω εργασίες υπό τη γαλλική Προεδρία.

vi) Οδηγία για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (RED)⁸

Όσον αφορά την οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, φαίνεται ότι οι αντιπροσωπίες υποστηρίζουν την επιδίωξη της πρότασης καθώς και το προτεινόμενο συνολικό επίπεδο φιλοδοξίας. Ωστόσο, οι αντιπροσωπίες υπογραμμίζουν τη σημασία που έχουν η ευελιξία, ώστε τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τα πλέον οικονομικώς αποδοτικά μέτρα, η συνοχή με την ισχύουσα νομοθεσία καθώς και η τήρηση των αρχών της επικουρικότητας και της τεχνολογικής ουδετερότητας.

Υπό το πρίσμα των συζητήσεων, είναι πιθανό να χρειαστεί μεγαλύτερη ευελιξία, ιδίως όσον αφορά τους προτεινόμενους επιμέρους στόχους για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στους τομείς της θέρμανσης και της ψύξης, της τηλεθέρμανσης και της τηλεψύξης, των μεταφορών και της βιομηχανίας, καθώς και τα κριτήρια βιωσιμότητας για τη βιομάζα.

vii) Οδηγία για την ενεργειακή απόδοση (EED)⁹

Όσον αφορά την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση, οι αντιπροσωπίες αναγνωρίζουν την ανάγκη για περαιτέρω μέτρα ενεργειακής απόδοσης και τη σημασία της αρχής «προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση». Ωστόσο, σε γενικές γραμμές, ζητούν ευελιξία και συνεκτίμηση των εθνικών ιδιαιτεροτήτων και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας κατά τον καθορισμό των ενδεικτικών εθνικών συνεισφορών τους και την εφαρμογή των μέτρων πολιτικής τους για την ενεργειακή απόδοση.

Τα κράτη μέλη υποστηρίζουν τον γενικό στόχο να αυξηθεί η απόδοση των κτιρίων του δημοσίου τομέα και να στηρίζονται οι εύαλστοι καταναλωτές. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη υπογράμμισαν τον πρόσθετο διοικητικό φόρτο που επιβάλλεται και επέκριναν τις υπερβολικές λεπτομέρειες των κανόνων σε επίπεδο ΕΕ για την ενεργειακή πενία.

Οι αντιπροσωπίες ζητούν περαιτέρω εργασίες για τον ορισμό ενός αποδοτικού συστήματος τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης προκειμένου να αντικατοπτρίζονται καλύτερα οι εθνικές τους συνθήκες και να παρέχονται τα κατάλληλα κίνητρα για την εφαρμογή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στη θέρμανση και την ψύξη.

⁸ Πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 και της οδηγίας 98/70/ΕΚ όσον αφορά την προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου (έγγρ. 10746/21 + ADD 1-6).

⁹ Πρόταση οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση (αναδιατύπωση) (έγγρ. 10745/21 + ADD 1-8).

Το επίπεδο φιλοδοξίας για την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση συσχετίζεται με διάφορες άλλες διατάξεις της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %», συμπεριλαμβανομένης της πιθανής επέκτασης του ΣΕΔΕ της ΕΕ στα κτίρια.

3) Συμβούλιο ΤΤΕ (Μεταφορές)

18. Σχετικά με τους τρεις φακέλους που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου ΤΤΕ (Μεταφορές) (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, ReFuelEU Aviation και FuelEU Maritime) διοργανώθηκε μεγάλος αριθμός συνεδριάσεων των ομάδων για τα θέματα διατροφικών μεταφορών και τα δίκτυα, τις αεροπορικές μεταφορές και τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες επέτρεψαν τη διεξοδική ανάλυση των τριών προτάσεων και των εκτιμήσεων αντικτύπου τους. Εκτός από τις εντατικές εργασίες σε τεχνικό επίπεδο, στις 12 Νοεμβρίου 2021, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων (1ο τμήμα) προέβη σε ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τους τρεις φακέλους μεταφορών, κατά τη διάρκεια των οποίων οι αντιπροσωπίες τόνισαν τη σημασία των προτάσεων καθώς και την ανάγκη να διατηρηθεί η συνοχή της δέσμης μέτρων, δεδομένου ότι οι φάκελοι μεταφορών παρουσιάζουν σαφείς διασυνδέσεις με άλλες προτάσεις.

viii) Κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR)¹⁰

Από τις συζητήσεις σε επίπεδο ομάδας προέκυψε καθολική συμφωνία ότι θα χρειαστούν περισσότερες υποδομές για να υποστηριχθεί η ταχύτερη μετάβαση στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές. Έχει καταγραφεί γενική συμφωνία για τους συνολικούς στόχους της πρότασης και για την κύρια προσέγγιση των μέτρων που προβλέπονται για την επίτευξη των στόχων αυτών, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού δεσμευτικών στόχων για τη σταδιακή εγκατάσταση των υποδομών. Τα περισσότερα κράτη μέλη υποστηρίζουν κατ' αρχήν τον καθορισμό υποχρεωτικών στόχων για την εγκατάσταση υποδομών με βάση τον στόλο και με βάση την απόσταση για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, καθώς και στόχων με βάση την απόσταση και με βάση την τοποθεσία για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

¹⁰ Πρόταση κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (έγγρ. 10877/21 + ADD 1-7).

Στα προτεινόμενα συμβιβαστικά κείμενα, η Προεδρία επιχείρησε να εξετάσει τα κύρια ζητήματα που έθεσαν οι αντιπροσωπίες. Επιπλέον των πολυάριθμων προτάσεων σχετικά με τεχνικές πτυχές, προτάθηκαν προσαρμογές σε σχέση με ορισμένους από τους στόχους για την υποδομή επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, συμπεριλαμβανομένων πιθανών δυνατοτήτων ευελιξίας για την αντιμετώπιση ιδιαίτερων συνθηκών του δικτύου ΔΕΔ-Μ που χαρακτηρίζονται από πολύ μικρή πυκνότητα κυκλοφορίας. Ωστόσο, τα τμήματα του κειμένου που σχετίζονται με τη συνολική φιλοδοξία για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ παραμένουν εντός αγκυλών. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπήρξε στέρεη σύγκλιση απόψεων σε αυτή τη φάση.

ix) Κανονισμός «ReFuel Aviation»¹¹

Όσον αφορά την πρόταση ReFuel Aviation, οι συζητήσεις κατέδειξαν γενική υποστήριξη της πρότασης. Με τρεις συμβιβαστικές προτάσεις έχει σημειωθεί πρόοδος σε τεχνικά θέματα, όπως η δυνατότητα προαιρετικής συμμετοχής για τους μικρότερους αερολιμένες οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης, καθώς και διευκρινίσεις σχετικά με τα μέτρα κατά του εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα.

Αναπροσαρμόστηκε επίσης το κείμενο σχετικά με τις διατάξεις για τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και τον ρόλο των αρμόδιων αρχών. Επιπλέον συζητήθηκαν το προτεινόμενο επίπεδο φιλοδοξίας και η διαθεσιμότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην Ευρώπη.

Με την τρίτη συμβιβαστική πρόταση, η Προεδρία εξέτασε το ζήτημα του επιπέδου φιλοδοξίας, ιδίως τον ορισμό των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων (SAF), τις φιλοδοξίες σε επίπεδο ΕΕ όσον αφορά την προμήθειά τους και τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, η οποία παρέχει ευελιξία στους παρόχους καυσίμων. Οι θέσεις των κρατών μελών παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία, καθώς κάποια από αυτά θα επιθυμούσαν μεγαλύτερη φιλοδοξία καθώς επίσης, ενδεχομένως, να τους επιτραπεί εθνική ευελιξία, ενώ άλλα επιθυμούν να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής των επιλέξιμων καυσίμων ή να χαμηλώσει το επίπεδο των υποχρεώσεων σε επίπεδο ΕΕ.

¹¹ Πρόταση κανονισμού για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (έγγρ. 10884/21 + ADD 1-3).

x) Κανονισμός FuelEU Maritime¹²

Οι συζητήσεις κατέδειξαν τη σημασία της πρότασης για τα κράτη μέλη. Ωστόσο, η πρόταση θεωρείται επίσης εξαιρετικά περίπλοκη, τόσο από τεχνική όσο και από πολιτική άποψη, και θα χρειαστεί περισσότερος χρόνος για την κατάλληλη εξέτασή της από τα κράτη μέλη.

Τα κύρια πολιτικά ζητήματα που υπογραμμίστηκαν κατά τις συζητήσεις αφορούν τις ακόλουθες πτυχές: 1) το πεδίο εφαρμογής, όπως ορίζεται τόσο στο «ουσιαστικό» πεδίο εφαρμογής (δηλ. εφαρμογή σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 τόνων) όσο και στο «γεωγραφικό» πεδίο εφαρμογής (δηλαδή την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού σε πλοία όσον αφορά το 50 % της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες που αναχωρούν από λιμένα ή καταλήγουν σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, όπου ο τελευταίος/επόμενος λιμένας υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας)· 2) το επίπεδο φιλοδοξίας των στόχων μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου· 3) το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά (OPS)· ή εναλλακτικές τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών για τα πλοία σε λιμένες, 4) την πιστοποίηση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών· και 5) τη διακυβέρνηση της πρότασης (συμπεριλαμβανομένων των πτυχών της επιβολής και των κυρώσεων). Συζητήθηκαν επίσης οι διασυνδέσεις με άλλες προτάσεις, τόσο εντός όσο και εκτός της δέσμης, ιδίως με τις προτάσεις AFIR, RED, ΣΕΔΕ και MRV.

Η Προεδρία είναι επί του παρόντος στη διαδικασία κατάρτισης συμβιβαστικού κειμένου που θα περιορίζεται σε πτυχές διατύπωσης.

4) Συμβούλιο Οικονομικών και Δημοσιονομικών Θεμάτων (ECOFIN)

19. Οι δύο προτάσεις που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου Οικονομικών και Δημοσιονομικών Θεμάτων (ECOFIN), δηλαδή ο μηχανισμός συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΜΣΠΑ) και η οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας (ΟΦΕ) εξετάζονται η μία από ειδική ad hoc Ομάδα (ΜΣΠΑ) και η άλλη από την Ομάδα «Φορολογικά Θέματα» (Εμμεση Φορολογία – Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης/Φορολογία της Ενέργειας). Οι λεπτομέρειες σχετικά με την πορεία των εργασιών επί των φακέλων αυτών θα περιληφθούν στην έκθεση της Προεδρίας, η οποία θα υποβληθεί στο Συμβούλιο ECOFIN της 7ης Δεκεμβρίου 2021.

¹² Πρόταση κανονισμού για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (έγγρ. 10327/21 + ADD 1-3).

xi) Μηχανισμός συνοριακής προσαρμογής άνθρακα¹³

Κύριος στόχος της πρότασης της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΜΣΠΑ) είναι η αντιμετώπιση του κινδύνου διαρροής άνθρακα που προκαλείται από ασύμμετρες κλιματικές πολιτικές τρίτων χωρών (όπου οι πολιτικές που εφαρμόζονται για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής είναι λιγότερο φιλόδοξες από τις πολιτικές της ΕΕ).

Στις 22 Ιουλίου 2021, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων (2ο τμήμα) συγκρότησε ad hoc ομάδα για τον μηχανισμό συνοριακής προσαρμογής άνθρακα («AHWP CBAM») με αντικείμενο τη διεξαγωγή των προπαρασκευαστικών εργασιών σχετικά με τις διαπραγματεύσεις για την εν λόγω νομοθετική πρόταση και για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των διατομεακών θεμάτων που καλύπτονται από τον παρόντα φάκελο.

Η AHWP CBAM επεξεργάζεται τον σχεδιασμό του ΜΣΠΑ σύμφωνα με την εντολή της¹⁴ και αξιοποιεί την εμπειρογνωμοσύνη των αντιπροσώπων των κρατών μελών που εργάζονται στους σχετικούς τομείς, κατά περίπτωση.

Κατά τη διάρκεια της παρούσας Προεδρίας, οι συνεδριάσεις της AHWP CBAM αφιερώθηκαν κυρίως σε λεπτομερή παρουσίαση της πρότασης της Επιτροπής και της συνοδευτικής εκτίμησης επιπτώσεων, ακολουθούμενες από κατ' άρθρο εξέταση της πρότασης. Η πρώτη ανάγνωση της πρότασης ολοκληρώθηκε και πραγματοποιήθηκαν λεπτομερέστερες ανταλλαγές απόψεων επί διαφόρων τεχνικών πτυχών.

Μολονότι δεν αμφισβητούνται οι κλιματικοί στόχοι της πρότασης, οι συζητήσεις της AHWP επιβεβαίωσαν ότι τα κράτη μέλη της αποδίδουν ιδιαίτερη σημασία στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου, της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας της ΕΕ και των επιπτώσεων στην οικονομία, μεταξύ άλλων και στην αγορά εργασίας. Θα πρέπει δε να ληφθούν υπόψη ορισμένες κατευθυντήριες αρχές που έχουν ήδη εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %».

¹³ Πρόταση κανονισμού για τη θέσπιση μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (έγγρ. 10871/21 + ADD 1-6).

¹⁴ Έγγρ. 10846/21.

Οι εργασίες με βάση την πρόταση της Επιτροπής θα συνεχιστούν και, λόγω του καινοφανούς χαρακτήρα του προτεινόμενου μέτρου, θα απαιτηθούν περαιτέρω τεχνικές συζητήσεις στην ΑΗWP CBAM, επειδή οι αντιπροσωπίες πρέπει να εξακριβώσουν τον τρόπο λειτουργίας του ΜΣΠΑ στην πράξη, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών που σχετίζονται με τον συνολικό σχεδιασμό και τη διαχείριση του νέου μηχανισμού.

xii) Οδηγία για τη φορολόγηση της ενέργειας (ΟΦΕ)¹⁵

Κατά τη συνεδρίαση της άτυπης ομάδας «Φορολογικά Θέματα» (Υψηλού Επιπέδου) (HLWP) τον Ιούλιο, η οποία ήταν αφιερωμένη στο θέμα «Μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα της φορολογίας», οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ήδη τις προκαταρκτικές απόψεις τους σχετικά με τον ρόλο της φορολογίας στην πράσινη μετάβαση κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης εργασίας με θέμα «Φορολογικές πτυχές της Πράσινης Συμφωνίας».

Οι τεχνικές συζητήσεις σχετικά με την πρόταση οδηγίας για τη φορολόγηση της ενέργειας είναι υπό εξέλιξη στην Ομάδα «Φορολογικά Θέματα» (Εμμεση Φορολογία – Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης/Φορολογία της Ενέργειας). Μέχρι το τέλος της Προεδρίας, θα έχουν πραγματοποιηθεί πέντε συνεδριάσεις της ομάδας σχετικές με αυτήν την πρόταση. Οι εν λόγω συνεδριάσεις αφιερώθηκαν σε λεπτομερή παρουσίαση της πρότασης της Επιτροπής και της εκτίμησης επιπτώσεων, ακολουθούμενη από κατ' άρθρο ανάλυση της πρότασης. Τέθηκαν ορισμένες ερωτήσεις σχετικά με διάφορες πτυχές της πρότασης, όπως η μετάβαση από τη φορολόγηση βάσει του όγκου προς τη φορολόγηση με βάση το ενεργειακό περιεχόμενο, η καθιέρωση κατάταξης των συντελεστών ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, η φορολόγηση νέων προϊόντων, η τιμαριθμική αναπροσαρμογή, οι τομείς της αεροπορίας και της ναυτιλίας, καθώς και οι σύνδεσμοι με άλλους φακέλους της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %». Η πρώτη κατ' άρθρο ανάγνωση της πρότασης αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος της Προεδρίας.

Οι εργασίες βάσει της πρότασης της Επιτροπής θα συνεχιστούν ενώ θα απαιτηθούν περαιτέρω τεχνικές συζητήσεις σε επίπεδο Ομάδας.

¹⁵ Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την αναδιάρθρωση του ενωσιακού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (αναδιατύπωση) (έγγρ. 10872/21 + ADD 1-7).

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η παρούσα επισκόπηση της προόδου όσον αφορά τις προτάσεις της δέσμης μέτρων «προσαρμογής στον στόχο του 55 %» θα συνοδεύει ή θα μνημονεύεται στις εκθέσεις προόδου οι οποίες θα εκδοθούν χωριστά για τις επιμέρους προτάσεις προς τις αρμόδιες συνθέσεις του Συμβουλίου.

Λόγω των στενών διασυνδέσεων μεταξύ των προτάσεων της δέσμης μέτρων, η Προεδρία θεωρεί ότι η επισκόπηση της προόδου του συνόλου της δέσμης έχει καίρια σημασία για τη διασφάλιση συνεκτικής προσέγγισης σε αυτές τις πολύπλοκες διαπραγματεύσεις. Μολονότι οι διαπραγματεύσεις επί των προτάσεων προχώρησαν με διαφορετικούς ρυθμούς, η έκθεση επισκόπησης αποκαλύπτει ότι έχει επιτευχθεί ικανοποιητική πρόοδος σε τεχνικό επίπεδο σε όλους τους τομείς.
