



Brüsszel, 2021. november 22.
(OR. en)

13977/21

Intézményközi referenciaszámok:

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

FELJEGYZÉS

Küldi:	az elnökség
Címzett:	a delegációk
Tárgy:	„Irány az 55%!” intézkedéscsomag – Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagot alkotó jogalkotási javaslatok terén elért eredmények áttekintése

I. BEVEZETÉS

1. E jelentés célja, hogy átfogó áttekintést nyújtson az „Irány az 55%” intézkedéscsomaggal kapcsolatban a Tanácson belül elért eredményekről és az e csomagot alkotó javaslatok aktuális állásáról. Ennek érdekében a jelentés a horizontális szempontokra, például az egyes javaslatok közötti összefüggésekre és az eddigi megbeszélések során felmerült fő kérdésekre összpontosít, ideértve adott esetben a javaslatok ambíciószintjével és hatályával kapcsolatos kérdéseket is. Az egyes javaslatokkal kapcsolatos részletesebb eredményeket az elért eredményekről szóló külön jelentésekben fogják ismertetni, amelyeket az egyes tanácsi formációk elé terjesztenek.

2. Az Európai Bizottság 2021. július 14-én terjesztette elő az „Irány az 55%” intézkedéscsomagot. E jogalkotási javaslatcsomag célja, hogy az uniós éghajlat- és energiapolitikai keretet hozzáigazítsa a gazdaság egészére vonatkozó, 2030-ra kitűzött új éghajlat-politikai célkitűzéshez, amely szerint a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást legalább 55%-kal kell csökkenteni, valamint hogy az EU-t a megfelelő úton indítsa el azon célkitűzés elérése felé, hogy 2050-re klímasemlegessé váljon.
3. Az Európai Bizottság javaslatainak alapgondolata az, hogy az összes javaslatban fenn kell tartani az éghajlat-politikai ambíciószintet a klímasemlegességi célkitűzés elérése érdekében, amelyet az Európai Tanács jóváhagyott, és amely ezt követően jogilag kötelező módon rögzítésre került az Európai Parlament és a Tanács által elfogadott európai klímarendeletben.
4. A javaslatok együttesen annak lehetővé tételére irányulnak, hogy az EU méltányos, költséghatékony és versenyképes módon tudja megvalósítani a kitűzött célértékeket, valamint hogy az európai zöld megállapodásban foglalt célkitűzésekkel összhangban hozzá tudjon járulni az uniós gazdaság zöld átállásához, igazságos átmenetéhez és innovációjának erősítéséhez. Az éghajlat- és energiapolitikai jogszabályi keret felülvizsgálata arra is képessé kell, hogy tegye az EU-t, hogy teljesíteni tudja a Párizsi Megállapodás keretében tett nemzetközi kötelezettségvállalásait, különösen a 2030-ra vonatkozó ambiciózusabb célkitűzéssel összhangban aktualizált nemzetileg meghatározott hozzájárulását. Ezenkívül a Bizottság ezen javaslatai arra is irányulnak, hogy hozzájáruljanak az európai gazdaságnak a Covid19-válság utáni helyreállításához és az Európai Unió hosszú távú rezilienciájához.
5. Az intézkedéscsomag egy sor szorosan összekapcsolódó javaslatból áll, amelyekkel a Bizottság vagy módosítja a hatályos jogszabályokat, vagy pedig új kezdeményezéseket hoz létre számos szakpolitikai területen és gazdasági ágazatban, így például az éghajlat, az energia, a közlekedés, az épületek, a földhasználat és az erdészet vonatkozásában. Emellett várhatóan további javaslatokat fognak előterjeszteni nem sokkal e jelentés közzétételét követően. A többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára és a saját forrásokra vonatkozó, 2021. december 22-én előterjesztendő javaslatok fontos eszközt jelentenek majd a további munkához a csomag bizonyos részeivel (nevezetesen a kibocsátáskereskedelmi rendszerrel, a Szociális Klímaalappal és az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmussal) kapcsolatban.

6. E célból a Bizottság egymást kölcsönösen erősítő szakpolitikák olyan kombinációjának az alkalmazását javasolja, amely az alábbi négy építőelem köré szerveződik:

a) **Szén-dioxid-árazás:**

- i) Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) ambíciószintjének növelése.
- ii) Szén-dioxid-árazás bevezetése a bizonyos olyan ágazatokból származó importra vonatkozóan, amelyek az EU-ban az ETS hatálya alá tartoznak, annak érdekében, hogy az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) létrehozása révén csökkenjen a kibocsátásáthelyezés kockázata.

b) Ambiciózusabb **uniós és nemzeti célértékek** meghatározása:

- i) A nemzeti kibocsátáscsökkentési célértékek növelése az ETS hatályán kívül eső ágazatokban a közös kötelezettségvállalási rendelet révén.
- ii) A természetes elnyelők mennyiségének növelése, többek között a földhasználati és erdőgazdálkodási ágazatra vonatkozó nemzeti célértékek meghatározása révén (LULUCF-rendelet).
- iii) A megújuló energiaforrásokra és az energiahatékonyságra vonatkozó átfogó uniós célértékek növelése a megújulóenergia-irányelv és az energiahatékonysági irányelv révén, amelyek mind a kibocsátáskereskedelmi rendszer, mind pedig a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó ágazatokat támogatni fogják dekarbonizációs erőfeszítéseik terén.
- iv) Az energiatermékek és a villamos energia adóztatásának összehangolása az EU energia- és éghajlat-politikai célkitűzéseivel az energiaadó-irányelv keretében.

c) **Szabályok (szabványok):**

- i) A CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó, az új személygépkocsikra és kisteherautókra alkalmazandó célértékek növelése a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló rendeletben, amely célértékek többek között abban is segíteni fogják a tagállamokat, hogy teljesítsék a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó területekre vonatkozó, megnövelt célértékeiket.

- ii) A könnyen használható és interoperábilis elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletjavaslatban előírányzott célértékek, amelyek többek között a fent említett kibocsátáscsökkentési célértékek elérését is elő fogják segíteni.
- iii) A ReFuelEU Aviation rendeletre és a FuelEU Maritime rendeletre vonatkozó javaslatok olyan kötelezettségeket határoznak meg ezen ágazatok számára a fenntartható üzemanyagokra vonatkozóan, amelyek kiegészítik majd ezen ágazatoknak a szén-dioxid-árzási intézkedésekkel (ETS) kapcsolatos erőfeszítéseit.

d) Támogatási intézkedések:

- i) Az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt külön kibocsátáskereskedelmi rendszer társadalmi és elosztási hatásainak enyhítése érdekében a Bizottság javaslatot tett a Szociális Klímaalap létrehozására, amely az árverésekből származó bevételek egy részét kapná finanszírozásként, és amely arra irányulna, hogy támogassa a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokat, mikrovállalkozásokat és közlekedési felhasználókat különösen a kibocsátások és az energiaköltségek csökkentését célzó beruházások terén, valamint ideiglenes közvetlen jövedelemtámogatás formájában.
- ii) A kibocsátáskereskedelmi rendszer fokozott ambíciószintje a Modernizációs Alapnak az ETS-összkvóta 2,5%-át kitevő növelésével fog párosulni számos alacsony jövedelemszintű tagállam energetikai átalakulásának támogatása céljából.
- iii) Az EU ETS Innovációs Alap összege is növekedni fog, hogy az ETS hatálya alá tartozó valamennyi ágazatban felgyorsuljanak az innovatív technológiákba és megoldásokba történő beruházások.
- iv) A tagállamoknak az árverésekből származó bevételeit teljes egészében az éghajlattal és az energiával kapcsolatos projektekre fogják fordítani, ideértve többek között a közúti közlekedési és az építőipari ágazat dekarbonizációját.

7. A javaslatokat a Tanácson belül a következő négy tanácsi formáció fogja megvizsgálni: Környezetvédelmi Tanács, TTE Tanács (Energia), TTE Tanács (Közlekedés) és ECOFIN Tanács.

8. Ami az Európai Parlamentet illeti, a csomagot alkotó javaslatokkal öt bizottság foglalkozik (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL és ECON¹), és a munkában számos más bizottság is közreműködik, illetve számos más bizottsággal konzultálnak különböző eljárási szabályok alapján. A javaslatok előadóinak és árnyékelőadóinak a többségét már kijelölték. A munka még nagyon korai szakaszban van, és a rendelkezésre álló információk szerint hivatalosan még egyetlen javaslattal kapcsolatban sem határoztak meg a munkára vonatkozó végleges ütemtervet.

II. AZ ELNÖKSÉG SORÁN VÉGZETT MUNKA

9. Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagot alkotó javaslatok kiemelt prioritást jelentettek az elnökség számára, amely a különböző érintett tanácsi formációkon belül minden tőle telhetőt megtett annak érdekében, hogy a lehető legnagyobb előrehaladást érje el a csomag koherenciájának biztosítására irányuló átfogó megközelítés keretében.
10. A munkacsoporti szintű intenzív munka mellett a Környezetvédelmi Tanács az októberi ülésén a hatáskörébe tartozó kérdéseket illetően irányadó vitát tartott a javaslatokról, amelyet a Környezetvédelmi Tanács decemberi ülésén további vizsgálat fog követni. A TTE Tanács energiaügyi, illetve közlekedési formációja a decemberi ülésén a hatáskörébe tartozó kérdéseket illetően megvitatja majd a javaslatokat.
11. Az illetékes tanácsi formációk keretében végzett munka mellett az AGRIFISH és a COMPET Tanács politikai véleménycserét folytatott a csomagról a hatáskörébe tartozó tematikus kérdésekkel kapcsolatban. A COMPET Tanács 2021. szeptember 29-én irányadó vitát tartott a csomagról az ipari versenyképesség szempontjából, az aktualizált új európai iparstratégia végrehajtásával összefüggésben. Az AGRIFISH Tanács 2021. október 12-én véleménycserét tartott arról, hogy a mezőgazdaság és az erdészet hogyan járul hozzá az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagot alkotó jogalkotási kezdeményezésekhez. Emellett a COMPET Tanács (Kutatás) 2021. november 26-án vitát fog tartani arról, hogy a kutatás és az innováció miként járulhatna hozzá az ágazatokon átívelő célkitűzések megvalósításához, ideértve az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagban a közlekedés, az energia, az ipar, a földhasználat és az erdőgazdálkodás területére vonatkozóan kitűzött célokat is.

¹ Az ENVI és az EMPL bizottság közösen felelős a Szociális Klímaalapról szóló rendeletjavaslatért, az ECON bizottság pedig az energiaadó-irányelvre vonatkozó javaslatért felelős. Mindazonáltal az utóbbi javaslattal kapcsolatban csupán konzulációt folytatnak a Parlamenttel (különleges jogalkotási eljárás).

12. A javaslatok száma és terjedelme, összetettsége és kapcsolódási pontjai, valamint politikai jelentősége miatt a javaslatok többsége tekintetében a munka még mindig meglehetősen korai szakaszban van. Bár a delegációk határozottan egyetértenek abban, hogy a javaslatok együttesen vélhetően alkalmasak a klímarendeletben megállapított ambíciószint elérésére, a delegációk pontosítást kértek a Bizottságtól a javaslatokról és azok – többek között nemzeti szintű – hatásairól. A delegációk további tájékoztatást kértek arról is, hogy az egyes javaslatok milyen szerepet töltenek be és hogyan járulnak hozzá az egész gazdaságra kiterjedő azon átfogó célkitűzéshez, hogy 2030-ra legalább 55%-os nettó kibocsátáscsökkentést érjünk el; valamint tájékoztatást kértek a javaslatok közötti kölcsönhatásokról.
13. Amint arra a javaslatok széles körére tekintettel számítani lehetett, a megbeszélések nem azonos ütemben haladtak előre valamennyi javaslattal kapcsolatban. Úgy tűnik, hogy a legnagyobb előrehaladást a közlekedési tárgyú javaslatok egy része tekintetében sikerült elérni, és az energiaügyi javaslatokkal kapcsolatban is jól halad a munka, ugyanakkor a Környezetvédelmi és az ECOFIN Tanács hatáskörébe tartozó javaslatok esetében meglehetősen egyértelmű, hogy a delegációknak több időre van szükségük a javaslatok teljes körű értékeléséhez, és az elért eredmények nagy része a javaslatok különböző aspektusainak tisztázásához kapcsolódik. Ezzel összefüggésben emlékeztetni kívánunk arra, hogy a javaslatok egy része az EU eszköztárának részeként új intézkedéseket irányoz elő, ideértve például a Szociális Klímaalapot és az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmust, míg mások, például az ETS-javaslat és a LULUCF-javaslat, több új elemet is tartalmaznak.
14. A közlekedési tárgyú javaslatokkal kapcsolatban szakértői szinten elért jó eredményeket követően az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész) 2021. november 12-én véleménycserét tartott ezekről a javaslatokról, és iránymutatást adott az elnökségnek a további munkához. Azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy a delegációk támogatni tudják-e azt a célt, hogy az év végéig általános megközelítést érjenek el bármely közlekedési tárgyú javaslattal kapcsolatban, a delegációk nagy többsége jelezte, hogy meg kell őrizni a csomag koherenciáját, és hogy a közlekedési tárgyú javaslatok nyilvánvalóan sok ponton kapcsolódnak más javaslatokhoz. Ezek a kapcsolódások nemcsak a technikai szempontokra, hanem mindenekelőtt az egész csomag ambíciószintjére is vonatkoznak. A tagállamok különösen azt hangsúlyozták, hogy a szóban forgó egyes javaslatokkal kapcsolatos előrelépés előtt egyértelműnek kell lennie a tervezett útiránynak az összes szorosan kapcsolódó javaslat tekintetében, márpedig egyes javaslatokat illetően a tárgyalások még mindig meglehetősen kezdeti szakaszban vannak.

1. Környezetvédelmi Tanács

15. A Környezetvédelmi Tanács 2021. október 6-án első véleménycserét tartott a hatáskörébe tartozó öt javaslatról, amelynek középpontjában a javaslatok általános és horizontális vonatkozásai álltak.
16. Ami a munkacsoporti szintet illeti, a környezetvédelmi munkacsoport négy javaslattal foglalkozik, míg a Szociális Klímaalapról szóló javaslatot egy külön erre a célra létrehozott *ad hoc* munkacsoport tárgyalja. Minden egyes javaslattal kapcsolatban több ülésre is sor került, és a javaslatok – és hatásvizsgálataik – első előzetes olvasata lezárult vagy folyamatban van. A személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló javaslatot illetően megkezdődött az első cikkenkénti átolvasás. Ebben a korai szakaszban a delegációk többsége még tanulmányozza a javaslatokat, ezért nézeteik vagy álláspontjaik (többnyire) előzetesek. Különösen az ETS reformjára, a közös kötelezettségvállalásra, a LULUCF-ágazatra és a Szociális Klímaalpra vonatkozó négy javaslat igényel majd jelentős további technikai munkát összetettségük és új elemek bevezetése, az ETS-t illetően pedig a terjedelem miatt.

i) Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) reformja²

A delegációk továbbra is úgy vélik, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer az EU éghajlat-politikájának egyik központi elemét képezi. Általánosan elismert ténynek tűnik az, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszernek költséghatékonyan ki kell vennie a részét az EU fokozott ambíciószintjének teljesítéséből. Ezzel összefüggésben egyes delegációk a kibocsátáskereskedelmi rendszer ambíciószintjének további növelésével kapcsolatos lehetőségek feltárását szorgalmazták, ugyanakkor egyes delegációk kérdéseket tettek fel a javaslatok egyes részeinek mind a gazdasági ágazatokra, mind a háztartásokra gyakorolt lehetséges hatásaival kapcsolatban, kiemelve, hogy figyelembe kell venni a tagállamok eltérő helyzetét.

Különösen a kibocsátáskereskedelemnek az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban való javasolt bevezetésével kapcsolatban merültek fel komoly aggályok annak az alacsonyabb jövedelmű háztartásokra gyakorolt szociális hatásai és a növekvő energiaszegénység kockázata tekintetében. Az a kérdés is felmerült, hogy a javasolt Szociális Klímaalap elégséges lesz-e a hatások enyhítéséhez. Mindazonáltal a delegációk arra is rámutattak, hogy ezekben az ágazatokban a kibocsátáskereskedelem hozzá fog járulni a költséghatékony dekarbonizációhoz, és egyúttal segíteni fogja a tagállamokat abban, hogy teljesítsék a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti megnövelt nemzeti célértékeiket.

² Az ETS reformját illetően három javaslat vizsgálata van folyamatban:

- Javaslat – Irányelv az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról (10875/21 + ADD 1–7);
- Javaslat – Irányelv a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról (10917/21 + ADD 1–3);
- Javaslat – Határozat az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek mennyisége tekintetében történő módosításáról (10902/21 + ADD 1).

Emellett 2021. július 14-én egy, az ETS-re vonatkozó negyedik javaslat is benyújtásra került: Javaslat – Határozat a 2003/87/EK irányelvnek az Unióban székhellyel rendelkező légijármű-üzemeltetőkre vonatkozó piaci alapú globális intézkedés kapcsán a kibocsátáskompenzációról szóló értesítés tekintetében történő módosításáról. Ezzel a javaslattal a TTE Tanács (Közlekedés) foglalkozik.

A jelenlegi kibocsátáskereskedelmi rendszer megerősítését és ambíciószintjének növelését célzó javasolt elemeket illetően kezdetben többek között az összkvóta-kiigazítás hatásának értékelésére, valamint a kibocsátásáthelyezésre/térítésmentes kiosztásra vonatkozó rendelkezésekre helyeződött a hangsúly. Kérdések merültek fel különösen a térítésmentes kiosztás feltételrendszerére vonatkozó javasolt rendelkezéssel, valamint azzal kapcsolatban, hogy a térítésmentes kiosztást milyen gyorsan és milyen szabályok szerint kell kivezetni a kibocsátáskereskedelmi rendszerből az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó javasolt mechanizmus (CBAM) hatálya alá tartozó ágazatok esetében. A piaci stabilizációs tartalékra (MSR) vonatkozó javaslatokkal kapcsolatos első észrevételek többek között az e tartalék által a szén-dioxid-árazásra gyakorolt hatásra irányultak. Ezzel összefüggésben egyes delegációk felül kívánják vizsgálni az „Intézkedések túlzott mértékű áremelkedés esetén” című 29a. cikket (amely nem képezi részét a Bizottság javaslatának).

Ami a tengeri és légi közlekedési ágazatot illeti, a delegációk elsősorban a javaslatok teljes körű értékelésével foglalkoztak, különös tekintettel a javaslatoknak a kibocsátáscsökkentéshez való hozzájárulására, valamint a javaslatoknak az ágazatokra és a versenyképességre gyakorolt hatására, ugyanakkor hangsúlyozták a nemzetközi környezetet és a nemzeti körülmények figyelembevételének szükségességét. Továbbá, ami a más javaslatokkal való összefüggéseket illeti, a delegációk az ETS-re, a ReFuelEU- Aviation rendeletről, a FuelEU-Maritime rendeletről és az energiaadóztatásra vonatkozó javaslatok kumulatív hatásainak értékelését szorgalmazták.

A pénzügyi rendelkezéseket illetően a megbeszélések középpontjában a Modernizációs Alap és az Innovációs Alap mérete, finanszírozása, hatóköre és forrásainak elosztása állt. A folyékony fosszilis tüzelőanyagok Modernizációs Alapból történő támogatásának javasolt megszüntetése és az árverésből származó összes bevétel kötelező elkülönítése szintén további megfontolást igényel.

ii) Közös kötelezettségvállalási rendelet³ (ESR)

Az eddig felvetett fő aggályok a javasolt célértékekkel, a rugalmassággal és az új kiegészítő tartalékkal kapcsolatosak, többek között az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagba tartozó egyéb javaslatokkal való összefüggéseket illetően. Több delegáció is jelezte, hogy a saját tagállamukra vonatkozó új célértékek teljesítése nagyon nagy kihívást jelentene. Néhány delegáció felszólította a Bizottságot, hogy szolgáltatson több információt és adatot a nemzeti célértékek kiszámításáról, és annak tisztázását kérte, hogy miként vették figyelembe a méltányosság, a költséghatékonyság, illetve a fokozott konvergencia elvét.

³ Javaslat – Rendelet a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról szóló (EU) 2018/842 rendelet módosításáról (10867/21 + ADD 1–4).

Ami a rugalmassági intézkedéseket illeti, a delegációk általánosságban egyetértenek abban, hogy ezek fontos szerepet fognak játszani abban, hogy a tagállamok költséghatékony módon, a környezeti integritás tiszteletben tartása mellett tudják teljesíteni nemzeti célértékeiket. Ezzel összefüggésben a delegációk különösen arra vonatkozóan kértek további pontosítást, hogy a Bizottság javaslata értelmében hogyan változna az a már meglévő rugalmasság, amely szerint a tagállamok a LULUCF-ból származó nettó elnyeléseket felhasználhatják a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti célértékeknek való megfelelés céljára. Ezenkívül több delegáció további tájékoztatást kért az új kiegészítő tartalékról is, amelyet a 2026-tól 2030-ig terjedő időszakban keletkező esetleges többlet nettó elnyelések alkotnának. A közös kötelezettségvállalási rendeletre és a LULUCF-rendeletre vonatkozó javaslatokban előírt rugalmassági mechanizmusok párhuzamos működésével kapcsolatos kérdések mellett néhány delegáció arról érdeklődött, hogy fokozni lehetne-e a kibocsátáskereskedelmi rendszer és a közös kötelezettségvállalási rendelet közötti rugalmasságot. Emellett a delegációk további tájékoztatást kértek a közös kötelezettségvállalási rendelet és az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó új kibocsátáskereskedelmi rendszer közötti kölcsönhatásról.

iii) A földhasználatról, a földhasználat-megváltoztatásról és az erdőgazdálkodásról (LULUCF) szóló rendelet⁴

A bizottsági javaslatról folytatott szakértői szintű megbeszélések főként a meglévő rendelet javasolt módosításainak pontosítására összpontosítottak, különösen az általános rendszerben 2026-tól bevezetendő jelentős változásokkal összefüggésben. Az eddigi megbeszélések alapján azonban meg lehet határozni néhány fő kérdést, nevezetesen a 2030-ra vonatkozó nemzeti célértékek elosztását (amelyek arra hivatottak, hogy 2026-tól felváltsák a jelenlegi „negatív egyenleg tilalma” szabályt), a 2030 utáni időszakra vonatkozó keret szerinti nemzeti célértékek kialakítására irányuló javasolt folyamatot, valamint a tagállamokat a célértékek teljesítésében segíteni hivatott rugalmassági intézkedéseket.

⁴ Javaslat – Rendelet az (EU) 2018/841 rendeletnek a hatály, a megfelelési szabályok egyszerűsítése, a 2030-ra vonatkozó tagállami célértékek meghatározása, továbbá a földhasználati, erdőgazdálkodási és mezőgazdasági ágazat klímasemlegességének 2035-ig történő közös megvalósítására irányuló kötelezettségvállalás tekintetében, valamint az (EU) 2018/1999 rendeletnek az ellenőrzés, a jelentéstétel, az előrehaladásra vonatkozó nyomon követés és a felülvizsgálat javítása tekintetében történő módosításáról (10857/21 + ADD 1–4).

A delegációk általánosságban elismerik, hogy a LULUCF-ágazat fontos szerepet tölt be az EU éghajlat-politikájában és fokozott általános éghajlatvédelmi törekvésében. Felmerült néhány kérdés a nemzeti célértékek 2030-ra javasolt elosztásával kapcsolatban, beleértve azok ambíciószintjét és a kiszámításuk során alkalmazott kritériumokat, a javasolt új megfelelési mechanizmust, valamint a 2026–2029-es időszakra vonatkozó éves nemzeti célértékek meghatározásának javasolt folyamatát. Ebben a szakaszban kérdések merültek fel az arra vonatkozó javaslattal kapcsolatban, hogy 2031-től egyetlen földhasználati ágazatot hozzanak létre, amely ötvözi a LULUCF-ágazat nettó elnyelését, a szén-dioxidtól eltérő anyagok mezőgazdasági kibocsátását és azt a célt, hogy a kombinált ágazat 2035-ben klímasemlegessé váljon. A delegációk általánosságban elismerik, hogy a rugalmassági mechanizmusok – különösen a természetes bolygatásnak minősülő események esetében – nagyon fontosak lesznek annak elősegítése szempontjából, hogy a tagállamok megfeleljenek a 2025 utáni időszakra vonatkozó fokozott törekvéseknek. A megbeszélések a rugalmassági mechanizmusok technikai szempontjainak tisztázására és a meglévő rugalmassági mechanizmusok 2025 utáni módosításaira, valamint a közös kötelezettségvállalási rendeletre és a LULUCF-rendeletre vonatkozó javaslatokban foglalt rugalmassági mechanizmusok közötti összefüggések jobb megértésére összpontosítottak.

iv) A személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet⁵

Általános az egyetértés abban, hogy a gépjárműiparnak hozzá kell járulnia a fokozott uniós törekvéshez, és számos delegáció számára a javaslat kulcsfontosságú az átfogó törekvés és a közös kötelezettségvállalásról szóló rendeletben foglalt, megnövelt nemzeti célkitűzések teljesítése szempontjából. A megbeszélések középpontjában a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó célértékek ambíciószintje állt, beleértve a 2035-re meghatározott 100%-os célértéket is, amelynek teljesítéséhez addigra minden új személygépkocsinak és kisteherautónak kibocsátásmentesnek kell lennie. A felmerült kérdések között a legfontosabb a kibocsátásmentes járművekre való áttérés üteme volt, vagyis az, hogy a bizottsági javaslat megfelelő egyensúlyt alakít-e ki ebben a tekintetben, vagy az átállásnak gyorsabban lehetne és kellene megtörténnie (2030), vagy pedig az még korai lenne és több időre lenne szükség. Kérdések merültek fel azzal kapcsolatban, hogy lehetséges-e figyelembe venni a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok hozzájárulását annak értékelésekor, hogy a járműgyártók megfelelnek-e a rájuk vonatkozó célértékeknek. A delegációk kiemelték, hogy tovább kell vizsgálni a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedésében a tagállamok között fennálló különbségeket, amelyek főként a megfizethetőséghez és az infrastruktúra lassú kiépítéséhez kapcsolódnak, valamint a gyártásbeli átálláshoz szükséges időt. Ezen túlmenően további megbeszéléseket kell folytatni olyan kérdésekről, mint a személygépkocsik és a kisteherautók közötti különbségtétel, a kis volumenre vonatkozó eltérés és a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönzők 2030-ig történő megszüntetésének helyénvalósága, valamint az egyes tagállamokban a használt autók piacára gyakorolt hatás.

A delegációk hangsúlyozták, hogy fenn kell tartani a koherenciát az „Írány az 55%!” intézkedéscsomagban foglalt más javaslatokkal, és hangsúlyozták, hogy a célértékeknek összhangban kell lenniük az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó javaslat (AFIR) ambíciójával.

⁵ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban zajló megerősítése tekintetében történő módosításáról (10906/21 + ADD 1–5).

v) Rendelet a Szociális Klímaalapról⁶

Bár általánosan elismert tény, hogy olyan zöld átállást kell biztosítani, amely senkit sem hagy hátra, a javaslat vegyes fogadtatásban részesült. A javaslat alábbi aspektusaival kapcsolatban több aggály és pontosítás iránti kérés is felmerült, konkrétan a következőkkel kapcsolatban: a) önálló hatásvizsgálat és a kapcsolódó adatok hiánya, b) jogalap, c) kölcsönhatás az Unió saját forrásaira és a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára vonatkozó jövőbeli javaslatokkal, d) pénzügyi és költségvetési kérdések (mindenekelőtt a Szociális Klímaalap mérete, a finanszírozás forrása, az allokációs módszertan és a választott kritériumok), e) végrehajtás és irányítás, f) átfedések más alapokkal.

A delegációk többsége szerint a javaslat szervesen kapcsolódik az építőipari és a közúti közlekedési ágazatnak a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe való bevonásához, míg néhány delegáció attól függetlenül támogatja a Szociális Klímaalap létrehozását, hogy az említett ágazatok számára új, külön kibocsátáskereskedelmi rendszert hoznak-e létre.

A Szociális Klímaalappal foglalkozó *ad hoc* munkacsoport megbízatásával⁷ összhangban az elnökség zárójelezte a javaslatnak és mellékleteinek a többéves pénzügyi kerethez és az Unió saját forrásaihoz kapcsolódó pénzügyi szempontokra vonatkozó rendelkezéseit. A cél az, hogy a francia elnökség alatt megkezdődjön a javaslat cikkenkénti vizsgálata.

2. TTE Tanács (Energia)

17. Ami a TTE Tanács (Energia) hatáskörébe tartozó két javaslatot (a megújuló energiaforrásokról szóló irányelv és az energiahatékonysági irányelv) illeti, az energetikai munkacsoport július és november között több ülésen intenzíven vizsgálta a javaslatokat (és a kapcsolódó hatásvizsgálatokat), először a fő elveket és rendelkezéseket elemezve, majd megvizsgálta az összes cikket és mellékletet. A két javaslat számos fontos kérdést illetően kölcsönhatásban áll egyrészt az „Írány az 55%!” intézkedéscsomagban foglalt más javaslatokkal (különösen az AFIR-ra, a RefuelEU Aviation rendeletre és a FuelEU Maritime rendeletre vonatkozó javaslatokkal), másrészt hamarosan benyújtandó jogszabályokkal (a gázra vonatkozó harmadik energiaügyi csomag felülvizsgálata és az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv felülvizsgálata).

⁶ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a Szociális Klímaalap létrehozásáról (10920/21 + ADD 1).

⁷ 11402/21.

Az elért eredményekről szóló jelentés elkészítése mellett az elnökség mindkét javaslatra vonatkozóan el kívánja készíteni az első módosított szöveget, amely kiindulópontként szolgálhat a francia elnökség alatt végzendő további munkához.

i) A megújuló energiaforrásokról szóló irányelv⁸

A megújuló energiaforrásokról szóló irányelvet illetően úgy tűnik, hogy a delegációk támogatják a javaslat célját és a javasolt általános ambíciószintet. A delegációk ugyanakkor hangsúlyozzák annak fontosságát, hogy a tagállamok a rugalmassággal élve a legköltséghatékonyabb intézkedéseket alkalmazhassák, hogy biztosított legyen a koherencia a hatályos jogszabályokkal, valamint hogy tiszteletben tartsák a szubszidiaritás és a technológiasemlegesség elvét.

A megbeszélések alapján valószínűleg nagyobb rugalmasságra lesz szükség, különösen a megújuló energiaforrásokra vonatkozóan, a fűtés és hűtés, a távfűtés és távhűtés, a közlekedés és az ipar terén javasolt részcélok, valamint a biomasszára vonatkozó fenntarthatósági kritériumok tekintetében.

ii) Energiahatékonysági irányelv⁹

Ami az energiahatékonysági irányelvet illeti, a delegációk tudatában vannak annak, hogy további energiahatékonysági intézkedésekre van szükség, és hogy fontos az „első az energiahatékonyság” elv. Általánosságban azonban amellet érveltek, hogy nemzeti indikatív hozzájárulásaik meghatározása és energiahatékonysági szakpolitikai intézkedéseik végrehajtása során lehetőség legyen a rugalmasságra, valamint a nemzeti sajátosságok és a költséghatékonyság figyelembevételére.

A tagállamok támogatják azt az általános célt, hogy növeljék az épületek hatékonyságát a közsférában, és támogassák a kiszolgáltatott helyzetben lévő fogyasztókat. Ezzel összefüggésben a tagállamok felhívták a figyelmet az újonnan keletkező adminisztratív terhekre, és bírálták az energiaszegénységre vonatkozó uniós szintű szabályok túlzott részletességét. A delegációk további munkát sürgetnek a hatékony távfűtési és távhűtési rendszer fogalommeghatározásával kapcsolatban annak érdekében, hogy jobban lehessen tükrözni nemzeti körülményeiket, és megfelelő ösztönzőket lehessen biztosítani a megújuló energia fűtési és hűtési ágazatban való alkalmazásához.

⁸ Javaslat – Irányelv az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek és a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a megújuló energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (10746/21 + ADD 1–6).

⁹ Javaslat – Irányelv az energiahatékonyságról (átdolgozás) (10745/21 + ADD 1–8).

Az energiahatékonysági irányelv ambíciójának szintje összefügg az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagban foglalt számos más rendelkezésével, többek között az EU ETS épületekre való esetleges kiterjesztésével összefüggésben meghatározottakkal.

3. TTE Tanács (Energia)

18. A TTE Tanács (Közlekedés) hatáskörébe tartozó három javaslattal (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelettel, a ReFuelEU Aviation rendelettel és a FuelEU Maritime rendelettel) kapcsolatban a közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok), a légiközlekedési munkacsoport és a hajózási munkacsoport számos ülést tartott, ami lehetővé tette a három javaslat és hatásvizsgálataik alapos elemzését. Az intenzív szakértői szintű munka mellett az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész) 2021. november 12-én véleménycserét tartott a három közlekedési javaslatról, amelynek során a delegációk hangsúlyozták a javaslatok fontosságát, valamint azt, hogy fenn kell tartani a csomag koherenciáját, mivel a közlekedési javaslatok egyértelműen összekapcsolódnak más javaslatokkal.

i) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet (AFIR)¹⁰

A munkacsoporti szintű megbeszélések azt mutatták, hogy általános egyetértés alakult ki azzal kapcsolatban, hogy több infrastruktúrára lesz szükség az alternatív üzemanyagok közlekedési célú használatára való gyorsabb átállás támogatásához. Általános egyetértés alakult ki a javaslat átfogó célkitűzései és az e célkitűzések elérésére előírt intézkedésekre vonatkozó fő megközelítés tekintetében, beleértve az infrastruktúra kiépítésére vonatkozó kötelező célértékek meghatározását is. A tagállamok többsége elvben támogatja az infrastruktúra kiépítésére vonatkozó, a könnyűgépjárművek esetében flottaalapú és távolságalapú kötelező célértékek, a nehézgépjárművek esetében pedig távolságalapú és helyalapú célértékek meghatározását.

¹⁰ Javaslat – Rendelet az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (10877/21 + ADD 1–7).

A javasolt kompromisszumos szövegekben az elnökség megkísérelte rendezni a delegációk által felvetett főbb kérdéseket. A műszaki szempontokra vonatkozó számos javaslat mellett kiigazításokat javasoltak az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrára vonatkozó egyes célértékek tekintetében, ideértve a TEN-T hálózat nagyon alacsony forgalomsűrűséggel jellemezhető sajátos körülményeinek kezelésére szolgáló rugalmassági lehetőségeket is. Továbbra is szögletes zárójelben maradnak azonban a szöveg azon részei, amelyek a TEN-T hálózat elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrájára vonatkozó általános törekvéshez kapcsolódnak. Ez azt jelenti, hogy ebben a szakaszban az álláspontok nem közeledtek egymáshoz érdemben.

ii) ReFuel Aviation rendelet¹¹

A ReFuel Aviation rendeletre vonatkozó javaslattal kapcsolatos megbeszélések során kiderült, hogy a javaslat általános támogatottságot élvez. A három kompromisszumos javaslat révén sikerült előrelépést tenni technikai kérdésekben, így például az olyan kisebb repülőterek esetleges részvételi lehetőségét illetően, amelyek nem tartoznak a javaslat hatálya alá, valamint a tartályozás elleni intézkedések pontosítása terén.

A jelentéstételi kötelezettségekre és az illetékes hatóságok szerepére vonatkozó rendelkezések szövegét szintén kiigazították. Megvitatták továbbá a javasolt ambíciószintet és a fenntartható légijármű-üzemanyagok európai rendelkezésre állását.

A harmadik kompromisszumos javaslattal összefüggésben az elnökség foglalkozott az ambíciószint kérdésével, különösen a fenntartható légijármű-üzemanyagok fogalommeghatározásával, a fenntartható légijármű-üzemanyagokkal való ellátásra vonatkozó uniós szintű ambíciókkal, valamint az üzemanyag-szolgáltatók számára rugalmasságot biztosító átmeneti időszak hosszával. A tagállamok álláspontjai jelentősen eltérnek egymástól, mivel több tagállam magasabb szintű ambíciót és esetleg nemzeti rugalmasságot tartana kívánatosnak, míg mások ki kívánják terjeszteni a támogatható üzemanyagok körét, vagy csökkenteni szeretnék az uniós szintű kötelezettségek szintjét.

¹¹ Javaslat – Rendelet a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról (10884/21 + ADD 1–3).

iii) FuelEU Maritime rendelet¹²

A megbeszélések rávilágítottak arra, hogy a javaslat fontos a tagállamok számára. A javaslatot azonban technikai és politikai szempontból is rendkívül összetettnek tekintik, ezért több időre lesz szükség a tagállamok általi megfelelő vizsgálathoz.

A megbeszélések során kiemelt főbb politikai kérdések a következő szempontokhoz kapcsolódnak: 1. a hatály, mind a „tárgyi” hatály (azaz az 5 000 bruttó tonnatartalmat meghaladó összes hajóra való alkalmazás), mind a „földrajzi” hatály (azaz a javasolt rendelet alkalmazása a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló vagy oda érkező utakon felhasznált energia 50 %-a tekintetében, amennyiben az utolsó/következő kikötő harmadik ország joghatósága alá tartozik) tekintetében meghatározottak esetében; 2. az üvegházhatásúgáz-kibocsátás intenzitásának csökkentésére irányuló célkitűzések ambíciószintje; 3. a szárazföldi áramforrásra vonatkozó követelmények hatálya; vagy a kikötőkben a hajók számára rendelkezésre álló alternatív kibocsátásmentes technológiák; 4. a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tanúsítása; és 5. a javaslattal kapcsolatos irányítás (beleértve a végrehajtási és szankcionálási aspektusokat). Sor került továbbá a más – az intézkedéscsomagon belüli és kívüli – javaslatokkal való összefüggések megvitatására, különös tekintettel az AFIR-re, a megújulóenergia-irányelvre, az ETS-re és az MRV-re vonatkozó javaslatokra.

Az elnökség jelenleg egy kompromisszumos szöveg előkészítésén dolgozik, amely szerkesztési szempontokra korlátozódik majd.

4. Gazdasági és Pénzügyi Tanács (ECOFIN)

19. A Gazdasági és Pénzügyi Tanács (ECOFIN) hatáskörébe tartozó két javaslattal, azaz az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmussal (CBAM) és az energiaadó-irányelvvel egy külön erre a célra létrehozott *ad hoc* (CBAM) munkacsoport, illetve az adóügyi munkacsoport (közvetett adók – jövedéki adók/energiaadók) foglalkozik. Az e javaslatokkal kapcsolatos helyzet részleteit az az elnökségi jelentés fogja ismertetni, amelyet az elnökség az ECOFIN Tanács 2021. december 7-i ülésére fog benyújtani.

¹² Javaslat – Rendelet a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (10327/21 + ADD 1–3).

i) Az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus¹³

Az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslat fő célja a nem uniós országok aszimmetrikus éghajlat-politikái által okozott kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelése (mivel ezekben az országokban az éghajlatváltozás elleni küzdelem céljából alkalmazott politikák kevésbé ambiciózusak, mint az EU szakpolitikái).

Az Állandó Képviselők Bizottsága (II. rész) 2021. július 22-én létrehozta az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmussal foglalkozó *ad hoc* munkacsoportot (a továbbiakban: az *ad hoc* CBAM-munkacsoport), amelynek feladata az e jogalkotási javaslattal kapcsolatos tárgyalásokhoz kapcsolódó előkészítő munka elvégzése, valamint az e javaslat hatálya alá tartozó, több ágazatot érintő kérdések hatékony kezelése. Az *ad hoc* CBAM-munkacsoport a megbízatásának¹⁴ megfelelően dolgozik a CBAM kialakításán, és adott esetben az érintett területeken dolgozó tagállami küldöttek szakértelmére támaszkodik.

A jelenlegi elnökség hivatali ideje során az *ad hoc* CBAM-munkacsoport üléseinek fő témája a bizottsági javaslat és az azt kísérő hatásvizsgálat részletes bemutatása volt, amelyet a javaslat cikkenkénti vizsgálata követett. A javaslat első olvasata lezárult, és számos technikai kérdésben részletesebb véleménycserére került sor.

Bár a javaslat éghajlat-politikai célkitűzései nem vitatottak, az *ad hoc* munkacsoportban folytatott megbeszélések megerősítették, hogy a tagállamok nagy jelentőséget tulajdonítanak annak a nemzetközi kereskedelem, az uniós ipar versenyképessége, valamint a gazdaságra, többek között a munkaerőpiacra gyakorolt hatások szempontjából. Figyelembe kell majd venni számos olyan irányadó elvet, amelyet az Európai Tanács már jóváhagyott az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag végrehajtásának módjára vonatkozóan.

¹³ Javaslat – Rendelet az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus létrehozásáról (10871/21 + ADD 1–6).

¹⁴ 10846/21.

Folytatódni fog a bizottsági javaslat alapján végzett munka, és a javasolt intézkedés újszerűsége miatt az *ad hoc* CBAM-munkacsoportban további technikai megbeszélésekre lesz szükség, mivel a delegációknak meg kell győződniük arról, hogy a CBAM hogyan fog működni a gyakorlatban, beleértve az új mechanizmus általános kialakításával és igazgatásával kapcsolatos szempontokat is.

ii) Energiaadó-irányelv¹⁵

A magas szintű adóügyi munkacsoport júliusi nem hivatalos ülésén – amelynek témája „az adózás területének jövőbeli kihívásai” volt – a delegációk már kifejtették az adóztatásnak a zöld átállásban betöltött szerepére vonatkozó előzetes álláspontjukat „az európai zöld megállapodás adózási vonatkozásai” című munkaülés keretében.

Az adóügyi munkacsoportban (közvetett adók – jövedéki adók/energiaadó) jelenleg folynak az energiaadó-irányelvről szóló javaslattal kapcsolatos szakértői megbeszélések. Az elnökség hivatali idejének végére a javaslattal kapcsolatban öt munkacsoporti ülésre kerül majd sor. Ezen ülések fő témája a bizottsági javaslat és a hatásvizsgálat részletes bemutatása lesz, amelyet a javaslat cikkenkénti elemzése követ majd. Számos kérdés merült fel a javaslat különböző vonatkozásaival, így például a következőkkel kapcsolatban: a volumenalapú adóztatásról az energiatartalom-alapú adóztatásra való áttérés, az adómértékek környezeti teljesítmény szerinti rangsorolásának bevezetése, az új termékek adóztatása, az indexálás, a légi, illetve tengeri közlekedési ágazat, valamint az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagba tartozó többi javaslattal való kapcsolat. A javaslat első cikkenkénti olvasata várhatóan az elnökség hivatali idejének végére fejeződik be.

Folytatódni fog a bizottsági javaslat alapján végzett munka, és munkacsoporti szinten további szakértői megbeszélésekre lesz szükség.

¹⁵ Javaslat – A Tanács irányelve az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatási keretének átszervezéséről (átdolgozás) (10872/21 + ADD 1–7).

III. KONKLÚZIÓ

Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagban szereplő javaslatok terén tett előrelépés ezen áttekintése az elért eredményekről szóló azon jelentéseket fogja kísérni, amelyeket az egyes javaslatokról külön adnak ki az illetékes tanácsi formációk számára, illetve az említett jelentésekben hivatkozni fognak erre az áttekintésre.

Tekintettel a csomagban szereplő javaslatok közötti szoros összefüggésekre, az elnökség úgy véli, hogy az egész csomag terén tett előrelépés ilyen áttekintése alapvető fontosságú ezen összetett tárgyalások koherens megközelítésének biztosításához. Bár a javaslatokról folytatott tárgyalások eltérő ütemben haladtak előre, az áttekintő jelentés azt mutatja, hogy szakértői szinten minden területen megfelelő előrelépés történt.
