



Briuselis, 2021 m. lapkričio 22 d.
(OR. en)

13977/21

Tarpinstitucinės bylos:

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

PRANEŠIMAS

nuo:	Pirmininkaujančios valstybės narės
kam:	Delegacijoms
Dalykas:	Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys – Su pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą teisėkūros procedūra priimamų pasiūlymų rinkiniu susijusios pažangos apžvalga

I. IVADAS

1. Šios ataskaitos tikslas – apibūdinti bendrą dabartinę padėtį ir pateikti Taryboje pasiektos pažangos, susijusios su Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkiniu, apžvalgą. Šiuo tikslu ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama horizontaliesiems aspektams, pavyzdžiui, dokumentų tarpusavio sąsajoms, ir iki šiol vykusiose diskusijose iškeltiems pagrindiniams klausimams, įskaitant, kai tinkama, su pasiūlymų užmojais ir taikymo sritimi susijusius klausimus. Išsamesnė su kiekvienu dokumentu susijusi pažanga bus aprašyta atskirose pažangos ataskaitose, kurios bus pateiktos kiekvienos sudėties Tarybai.

2. Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį Europos Komisija pateikė 2021 m. liepos 14 d. Šiuo pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų rinkiniu siekiama ES klimato ir energetikos politikos strategiją suderinti su nauju visos ekonomikos 2030 m. klimato politikos tikslu – grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 % ir daryti pažangą siekiant jos tikslo iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą.
3. Komisijos pasiūlymai grindžiami prielaida, kad norinti pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą, kurį patvirtino Europos Vadovų Taryba ir kuris vėliau buvo nustatytas kaip teisiškai privalomas Europos Parlamento ir Tarybos priimtame Europos klimato teisės akte, užmojis klimato kaitos srityje turi būti išlaikytas visuose šiuose dokumentuose.
4. Visais pasiūlymais siekiama sudaryti sąlygas ES pasiekti savo tikslus sąžiningu, ekonomiškai efektyviu ir konkurencingu būdu ir prisidėti prie žaliosios ir teisingos ES ekonomikos pertvarkos ir prie ES ekonomikos inovacijų stiprinimo laikantis Europos žaliojo kurso tikslų. Klimato ir energetikos srities teisės aktų sistemos peržiūra taip pat turėtų sudaryti sąlygas ES įgyvendinti savo tarptautinius įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą, visų pirma atnaujintus nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus, laikantis padidinto 2030 m. užmojo. Be to, Komisijos pasiūlymais siekiama prisidėti prie Europos ekonomikos atsigavimo po COVID ir ilgalaikio Europos Sąjungos atsparumo.
5. Rinkinį sudaro keli glaudžiai tarpusavyje susiję pasiūlymai, kuriais iš dalies keičiami esami teisės aktai arba nustatomos naujos iniciatyvos įvairiose politikos srityse ir ekonomikos sektoriuose, įskaitant klimato, energetikos, transporto, pastatų, žemės naudojimo ir miškininkystės sektorius. Be to, tikimasi, kad netrukus po šios ataskaitos paskelbimo bus pateikta keletas papildomų pasiūlymų. Laukiami pasiūlymai dėl daugiametės finansinės programos peržiūros ir dėl nuosavų išteklių, kurie bus pateikti 2021 m. gruodžio 22 d., bus naudingi tolesniam darbui, susijusiam su tam tikromis rinkinio dalimis (t. y. apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, Socialiniu klimato fondu ir pasienio anglies dioksido korekciniu mechanizmu).

6. Šiuo tikslu Komisija siūlo pasitelkti viena kitą papildančias politikos kryptis, orientuotas į keturias toliau nurodytas sudedamąsias dalis:

a) **Anglies dioksido apmokestinimas:**

- i) didinti ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) užmojį;
- ii) nustatyti anglies dioksido apmokestinimą importui iš tam tikrų sektorių, kuriems taikoma ES ATLPS, siekiant sumažinti anglies dioksido nutekėjimo riziką sukuriant pasienio anglies dioksido korekcinį mechanizmą.

b) Platesnio užmojo **ES ir nacionalinių tikslų** nustatymas:

- i) didinti nacionalinius išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS, taikant Pastangų pasidalijimo reglamentą (PPR);
- ii) didinti gamtinių absorbentų kiekį, be kita ko, nustatant nacionalinius žemės naudojimo ir miškininkystės sektoriaus tikslus (LULUCF reglamentas);
- iii) didinti atsinaujinančiųjų išteklių energijos ir energijos vartojimo efektyvumo bendrus ES tikslus įgyvendinant Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą (AIED) ir Energijos vartojimo efektyvumo direktyvą (EVED), kuriomis visų pirma bus remiamos sektorių pastangos mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro pagal ATLPS ir PPR;
- iv) suderinti energetikos produktų ir elektros energijos apmokestinimą pagal Energijos mokesčių direktyvą (EMD) su ES energetikos ir klimato tikslais.

c) **Taisyklės (standartai):**

- i) didinti naujų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normų mažinimo tikslus Reglamente dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normų – tai, *inter alia*, padės valstybėms narėms pasiekti savo padidintus PPR tikslus;

- ii) Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamente (ADIR) siūlomi lengvo naudojimo ir sąveikios įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimo tikslai, kuriais, *inter alia*, bus padedama siekti pirmiau nurodytų išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų;
- iii) pasiūlymais dėl „ReFuelEU Aviation“ ir „FuelEU Maritime“ nustatyti įpareigojimai dėl tvarių degalų šiuose sektoriuose, kurie papildys jų pastangas, visų pirma susijusias su anglies dioksido apmokestinimo priemonėmis (ATLPS).

d) **Paramos priemonės:**

- i) siekdama sušvelninti siūlomos atskiros pastatams ir kelių transportui skirtos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos socialinį ir paskirstymo poveikį, Komisija siūlo įsteigti Socialinį klimato fondą, kuris būtų finansuojamas iš dalies aukciono pajamų, siekiant remti pažeidžiamus namų ūkius, labai mažas įmones ir transporto naudotojus, visų pirma investicijoms, kuriomis siekiama mažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir energijos sąnaudas, taip pat laikinajai tiesioginei pajamų paramai;
- ii) platesnį ATLPS užmojį papildo Modernizavimo fondo padidinimas, sudarantis 2,5 % didžiausio ATL skaičiaus, siekiant paremti tam tikrą mažas pajamas gaunančių valstybių narių energetikos pertvarką;
- iii) ATLPS inovacijų fondas taip pat bus padidintas siekiant paspartinti investicijas į novatoriškas technologijas ir sprendimus visuose sektoriuose, kuriems taikoma ATLPS;
- iv) visomis valstybių narių aukcionų pajamomis bus remiami su klimatu ir energetika susiję projektai, įskaitant priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą kelių transporto ir pastatų sektoriuose.

7. Taryboje pasiūlymai nagrinėjami keturių skirtingų sudėčių posėdžiuose: Aplinkos, TTE (energetika), TTE (transportas) ir ECOFIN.

8. Kalbant apie Europos Parlamentą, su šiuo priemonių rinkiniu susijusius pasiūlymus nagrinėja penki komitetai (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL ir ECON¹), o šiame procese pagal įvairias procedūrinės taisyklės taip pat dalyvauja kiti komitetai arba su jais konsultuojamasi. Dauguma už pasiūlymus atsakingų pranešėjų ir šešėlinių pranešėjų jau paskirti. Darbas yra labai ankstyvame etape ir, remiantis turima informacija, oficialiai nenustatyta jokių galutinių darbo, susijusio su bet kuriuo iš šių pasiūlymų, tvarkaraščių.

II. DARBAS PIRMININKAVIMO LAIKOTARPIU

9. Pasiūlymai dėl pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio buvo vienas iš svarbiausių pirmininkaujančios valstybės narės prioritetų – ji įvairiose susijusiose Tarybos sudėtyse padarė viską, kas įmanoma, kad būtų padaryta kuo didesnė pažanga laikantis bendro požiūrio užtikrinti šio dokumentų rinkinio nuoseklumą.
10. Be intensyvaus darbo darbo grupės lygiu, Aplinkos taryba spalio mėn. posėdyje surengė politinius debatus dėl jos kompetencijai priklausančių pasiūlymų; su jais susijusi veikla bus tęsiama gruodžio mėn. posėdyje. Energetikos ir transporto tarybos savo kompetencijos srityse aptars pasiūlymus savo atitinkamuose posėdžiuose gruodžio mėn.
11. Be atsakingo Tarybos sudėčių atliekamo darbo, AGRIFISH ir COMPET sudėčių taryba surengė politinius pasikeitimus nuomonėmis dėl priemonių rinkinio, susijusius su jų kompetencijai priklausančiais aktualiais klausimais. 2021 m. rugsėjo 29 d. COMPET taryba surengė politinius debatus dėl priemonių rinkinio pramonės konkurencingumo požiūriu įgyvendinant atnaujintą Naują Europos pramonės strategiją. 2021 m. spalio 12 d. AGRIFISH taryba surengė keitimąsi nuomonėmis dėl žemės ūkio ir miškininkystės indėlio į teisėkūros iniciatyvas pagal Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį. Be to, 2021 m. lapkričio 26 d. COMPET taryba surengs debatus dėl mokslinių tyrimų ir inovacijų indėlio siekiant tarpsektorinių tikslų, įskaitant Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio tikslus transporto, energetikos, pramonės, žemės naudojimo ir miškininkystės srityse.

¹ ENVI ir EMPL komitetai kartu atsakingi už Socialinį klimato fondą. ECON komitetas yra atsakingas už pasiūlymą dėl Energijos mokesčių direktyvos. Tačiau su Parlamentu dėl to pasiūlymo tik konsultuojamasi (speciali teisėkūros procedūra).

12. Dėl didelio pasiūlymų skaičiaus ir apimties, jų sudėtingumo ir tarpusavio sąsajų, taip pat dėl jų politinės svarbos darbas, susijęs su daugeliu dokumentų, vis dar yra gana ankstyvame etape. Delegacijos aiškiai supranta, kad bendrais pasiūlymais turėtų būti pasiektas sutartas užmojo lygis, nustatytas Klimato teisės akte, tačiau jos prašė Komisijos paaiškinimų dėl pasiūlymų ir jų poveikio, be kita ko, nacionaliniu lygmeniu. Delegacijos taip pat paprašė pateikti daugiau informacijos apie atskirų pasiūlymų vaidmenį ir indėlį siekiant bendro visos ekonomikos masto tikslo iki 2030 m. grynąjį išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti bent 55 %, taip pat apie pasiūlymų sąveiką.
13. Kaip galima tikėtis atsižvelgiant į platų pasiūlymų spektrą, diskusijos dėl visų dokumentų nevyko vienoda sparta. Atrodytų, kad darbas, susijęs su kai kuriais pasiūlymais dėl transporto, yra labiausiai pasistūmėjęs, taip pat padaryta didelė pažanga nagrinėjant energetikos srities dokumentus, o Aplinkos ir ECOFIN tarybos kompetencijai priklausančių dokumentų srityje gana aišku, kad delegacijoms reikia daugiau laiko pasiūlymams visapusiškai įvertinti, o didžioji pasiektos pažangos dalis susijusi su įvairių pasiūlymų aspektų išaiškinimu. Šiomis aplinkybėmis primenama, kad kai kurie pasiūlymai yra naujovės ES turimame priemonių rinkinyje, pavyzdžiui, Socialinio klimato fondas ir pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas, o kituose pasiūlymuose, pavyzdžiui, dėl ATLPS ir LULUCF, yra keletas naujų elementų.
14. Po to, kai techniniu lygmeniu padaryta didelė pažanga pasiūlymų dėl transporto srityje, Nuolatinis atstovų komitetas (COREPER I) 2021 m. lapkričio 12 d. surengė pasikeitimą nuomonėmis dėl šių pasiūlymų ir pateikė pirmininkaujančios valstybės narės tolesnio darbo gaires. Dėl klausimo, ar delegacijos galėtų pritarti tikslui iki metų pabaigos pasiekti bendrą požiūrį dėl bet kurio transporto dokumentų rinkinio, didžioji dauguma nurodė, kad būtina išlaikyti priemonių rinkinio nuoseklumą ir kad transporto dokumentai yra aiškiai susiję su kitais pasiūlymais. Šios sąsajos susijusios ne tik su techniniais aspektais, bet visų pirma su viso priemonių rinkinio užmojais. Visų pirma, valstybės narės pabrėžė, kad prieš darant pažangą dėl atitinkamų dokumentų, turėtų būti aiški darbo, apimančio visus glaudžiai susijusius dokumentus, kryptis, o šiame etape kai kurie pasiūlymai vis dar yra gana pradiniam derybų etape.

1) Aplinkos taryba

15. 2021 m. spalio 6 d. Aplinkos taryba pirmą kartą pasikeitė nuomonėmis dėl penkių jos kompetencijai priklausančių dokumentų, daugiausia dėmesio skirdama bendriesiems ir horizontaliesiems šių dokumentų aspektams.
16. Darbo grupių lygmeniu keturis dokumentus nagrinėja Aplinkos darbo grupė, o pasiūlymą dėl Socialinio klimato fondo svarsto speciali *ad hoc* darbo grupė. Dėl kiekvieno pasiūlymo surengta keletas posėdžių, o pirmasis preliminarus pasiūlymų svarstymas kartu su jų poveikio vertinimais yra baigtas arba baigiamas. Kalbant apie pasiūlymą dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų, atliekamas pradinis atskirų straipsnių svarstymas. Šiame ankstyvame etape dauguma delegacijų vis dar nagrinėja pasiūlymus, todėl jų nuomonės ar pozicijos yra (daugiausia) preliminaros. Visų pirma, keturių dokumentų: dėl ATLPS reformos, pastangų pasidalijimo, LULUCF ir Socialinio klimato fondo atveju, dėl jų sudėtingumo ir dėl to, kad juose nustatyta naujų elementų, o ATLPS atveju – dėl jo dydžio, reikės atlikti didelį tolesnį techninį darbą.

i) Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) reforma²

Delegacijos ir toliau laikosi nuomonės, kad ATLPS yra ES klimato politikos pagrindas. Atrodo, iš esmės sutinkama, kad ATLPS turės ekonomiškai efektyviai įgyvendinti jai tenkančią didesnių ES užmojų dalį. Šiame kontekste buvo raginimų išnagrinėti galimybes dar labiau padidinti ATLPS užmojų, tačiau iškelta ir klausimų dėl galimo tam tikrų pasiūlymų dalių poveikio tiek ekonomikos sektoriams, tiek namų ūkiams, akcentuojant, kad reikia atsižvelgti į skirtingą padėtį valstybėse narėse.

Visų pirma, pasiūlymas pradėti prekybą taršos leidimais pastatų ir kelių transporto sektoriuose sukėlė didelį susirūpinimą, susijusį su jo socialiniu poveikiu mažesnes pajamas gaunantiems namų ūkiams ir pavojumi, kad padidės energijos nepritekliaus. Kilo klausimų, ar siūlomo Socialinio klimato fondo pakaks poveikiui sušvelninti. Tačiau taip pat buvo nurodyta, kad prekyba apyvartiniais taršos leidimais šiuose sektoriuose padės dekarbonizuoti juos ekonomiškai efektyviu būdu, kartu padedant valstybėms narės įvykdyti jų didesnius nacionalinius tikslus pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą.

²

Nagrinėjami trys pasiūlymai dėl ATLPS reformos:

- Pasiūlymas dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo ir Reglamentas (ES) 2015/757 (dok. 10857/21 + ADD 1–7);
- Pasiūlymas dėl direktyvos, kuria dėl aviacijos sektoriaus indėlio siekiant visos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamo pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB (dok. 10917/21 + ADD 1–3);
- Pasiūlymas dėl Sprendimo, kuriuo dėl apyvartinių taršos leidimų, perkeltinų į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervą iki 2030 m., skaičiaus iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2015/1814 (dok. 10902/21 + ADD 1).

Be to, 2021 m. liepos 14 d. buvo pateiktas ketvirtas su ATLPS susijęs pasiūlymas: Pasiūlymas dėl sprendimo, kuriuo dėl Sąjungoje įsisteigusių orlaivių naudotojų informavimo apie kompensavimą pagal pasaulinę rinkos priemonę iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB. Šis pasiūlymas atskirai nagrinėjamas TTE (transportas) srityje.

Kalbant apie siūlomus elementus, kurių tikslas yra stiprinti esamą ATLPS ir jos užmojį, iš pradžių daugiausia dėmesio skirta, *inter alia*, didžiausio ATL skaičiaus sumažinimo poveikio vertinimui ir nuostatomis dėl anglies dioksido nutekėjimo ir (arba) nemokamų apyvartinių taršos leidimų suteikimo. Visų pirma kilo klausimų dėl siūlomos nuostatos dėl nemokamų apyvartinių taršos leidimų suteikimo sąlygų ir dėl to, kaip greitai ir kokiomis sąlygomis ATLPS būtų laipsniškai panaikinti nemokami apyvartiniai taršos leidimai sektoriams, kuriems taikomas siūlomas pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas (PADKM). Pirminėse pastabose dėl pasiūlymų dėl rinkos stabilumo rezervo (RSR) daugiausia dėmesio skirta, *inter alia*, rezervo poveikiui anglies dioksido apmokestinimui. Tame kontekste kai kurios delegacijos norėtų peržiūrėti 29a straipsnį dėl „priemonių, kurių imamasi esant per dideliems kainų svyravimams“ (Komisijos pasiūlyme nėra).

Kalbant apie jūrų ir aviacijos sektorius, daugiausia dėmesio skirta visapusiškam pasiūlymų įvertinimui, visų pirma atsižvelgiant į tai, kiek jie padeda mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, ir į jų poveikį sektoriams ir konkurencingumui, kartu pabrėžiant tarptautinį kontekstą ir poreikį atsižvelgti į nacionalines aplinkybes. Be to, kalbant apie sąsajas su kitais dokumentais, delegacijos paragino įvertinti pasiūlymų dėl ATLPS, iniciatyvos „ReFuelEU Aviation“, iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir energijos mokesčių bendrą poveikį.

Kalbant apie finansines nuostatas, diskusijų metu daugiausia dėmesio skirta Modernizavimo fondo ir Inovacijų fondo dydžiui, finansavimui, taikymo sričiai ir paskirstymui. Taip pat reikės toliau svarstyti pasiūlymą nutraukti iš Modernizavimo fondo skiriamą paramą skystajam iškastiniam kurui ir privalomą visų aukcionų pajamų skyrimą.

ii) Pastangų pasidalijimo reglamentas³ (PPR)

Pagrindiniai iki šiol iškelti klausimai yra susiję su siūlomais tikslais, lankstumo priemonėmis ir nauju papildomu rezervu, be kita ko, kitų Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymų atžvilgiu. Kelios delegacijos nurodė savo atitinkamus naujus tikslus vertinančios kaip labai didelį iššūkį. Keletas delegacijų paragino Komisiją pateikti daugiau informacijos ir duomenų apie nacionalinių tikslų apskaičiavimą ir paprašė paaiškinti, kaip buvo atsižvelgta į sąžiningumo, ekonominio efektyvumo ar didesnės konvergencijos principus.

³ Pasiūlymas dėl Reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį (dok. 10867/21 + ADD 1–4).

Kalbant apie lankstumo priemones, delegacijos iš esmės sutinka, kad joms teks svarbus vaidmuo padedant valstybėms narėms pasiekti jų nacionalinius tikslus ekonomiškai efektyviu būdu, kartu užtikrinant aplinkosauginį naudingumą. Delegacijos visų pirma norėtų, kad būtų išsamiau paaiškinti siūlomi pakeitimai, susiję su šiuo metu valstybių narių turimu lankstumu, kuriuo suteikiama galimybė užskaityti grynąjį dėl LULUCF sektoriaus absorbuotą kiekį vykdant jų tikslą pagal PPR. Kelios delegacijos taip pat paprašė daugiau informacijos apie naująjį papildomą rezervą, kurį sudarytų nuo 2026 m. iki 2030 m. susidaręs galimas perteklinis grynasis absorbuotas kiekis. Be klausimų, susijusių su pasiūlymuose dėl PPR ir LULUCF numatytų lankstumo priemonių veikimo vienu metu, kai kurios delegacijos teiravosi dėl galimybės padidinti lankstumą tarp ATLPS ir PPR. Delegacijos taip pat paragino pateikti papildomos informacijos apie PPR sąveiką su siūloma nauja pastatų ir kelių transporto sektorių apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema.

iii) Reglamentas dėl žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės (LULUCF)⁴

Techninio lygmens diskusijose dėl Komisijos pasiūlymo daugiausia dėmesio skirta siūlomų galiojančio reglamento pakeitimų paaiškinimui, visų pirma atsižvelgiant į reikšmingus bendros tvarkos pakeitimus nuo 2026 m. Tačiau, remiantis iki šiol vykusiomis diskusijomis, galima nurodyti keletą pagrindinių klausimų, konkrečiai dėl nacionalinių 2030 m. tikslų paskirstymo (numatoma, kad jie nuo 2026 m. pakeis dabartinį „nulinio debeto įsipareigojimą“), siūlomo nacionalinių tikslų planavimo proceso po 2030 m. taikytinoje sistemoje, ir lankstumo priemonių, kurių tikslas yra padėti valstybėms narėms pasiekti savo tikslus.

⁴ Pasiūlymas dėl reglamento, kuriuo dėl taikymo srities, atitikties taisyklių supaprastinimo, valstybių narių 2030 m. tikslų nustatymo ir įsipareigojimo iki 2035 m. bendrai pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą žemės naudojimo, miškininkystės ir žemės ūkio sektoriuje iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/841 ir dėl stebėsenos, ataskaitų teikimo, pažangos stebėjimo ir peržiūros tobulinimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/1999 (dok. 10857/21 + ADD 1–4).

Delegacijos iš esmės pripažįsta svarbų LULUCF sektoriaus vaidmenį ES klimato politikoje ir didesnius jo bendrus užmojus. Iškilo keletas klausimų dėl 2030 m. pasiūlyto nacionalinių išmetamųjų teršalų kvotų paskirstymo, įskaitant jų užmojo lygį ir joms apskaičiuoti taikomus kriterijus, siūlomo naujo atitikties mechanizmo, taip pat siūlomo 2026–2029 m. laikotarpio metinių nacionalinių tikslų nustatymo proceso. Šiame etape kyla klausimų dėl pasiūlymo nuo 2031 m. sukurti vieną žemės sektorių, sumuojant LULUCF sektoriaus grynąjį absorbuojamą kiekį ir žemės ūkio išmetamą kitų CO₂ dujų kiekį, ir tikslą 2035 m. užtikrinti šio bendro sektoriaus poveikio klimatui neutralumą. Apskritai delegacijos pripažįsta, kad lankstumo priemonės, visų pirma natūralių trikdžių atveju, bus labai svarbios siekiant sudaryti valstybėms narėms palankesnes sąlygas įgyvendinti didesnius užmojus po 2025 m. Daugiausia dėmesio diskusijose skirta jų techninių aspektų paaiškinimui ir esamų lankstumo priemonių pakeitimams po 2025 m., taip pat geresniam PPR ir LULUCF pasiūlymuose numatytų lankstumo priemonių tarpusavio sąsajų supratimui.

iv) Reglamentas dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų⁵

Bendrai sutariama, kad automobilių sektorius turi prisidėti, kad būtų pasiekti didesni ES užmojai, ir daugelis delegacijų mano, kad šis pasiūlymas yra itin svarbus atsižvelgiant į didesnius ES užmojus ir siekiant įvykdyti Pastangų pasidalijimo reglamente nustatytus didesnius nacionalinius tikslus. Diskusijų metu daugiausia dėmesio skirto tiek lengviesiems automobiliams, tiek furgonams nustatyto tikslo užmojų lygiui, įskaitant 2035 m. 100 % tikslą, pagal kurį reikalaujama, kad iki tos datos visi nauji lengvieji automobiliai ir furgonai būtų netaršios transporto priemonės. Visų pirma, pagrindinis iškeltas klausimas buvo perėjimo prie netaršių transporto priemonių sparta, t. y. ar Komisijos pasiūlymu šiuo požiūriu pasiekta tinkama pusiausvyra, ar ši pertvarka galėtų ir turėtų vykti greičiau (2030 m.), ar tai būtų per anksti ir reikia daugiau laiko. Iškilo klausimų dėl galimybės vertinant, kaip transporto priemonių gamintojai laikosi savo tikslų, atsižvelgti į atsinaujinančiųjų ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų indėlį. Akcentuota, kad reikia toliau svarstyti skirtumus tarp valstybių narių plečiant netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimą, daugiausia dėl įperkamumo ir lėto infrastruktūros diegimo, taip pat tai, kiek laiko reikia gamybos pertvarkai. Be to, reikės toliau svarstyti tokius klausimus kaip lengvųjų automobilių ir furgonų diferencijavimas, tinkamumas iki 2030 m. panaikinti nuostatą, kuria mažiems gamintojams leidžiama nukrypti nuo normos, ir paskatas naudoti netaršias bei mažataršes transporto priemones, taip pat poveikį tam tikrų valstybių narių naudotų automobilių rinkai.

Delegacijos pabrėžė, kad reikia išlaikyti darną su kitais 55 % tikslo priemonių rinkinio pasiūlymais, ir akcentavo, kad tikslai turi būti suderinti su pasiūlymo dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros užmojais.

⁵ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 (dok. 10906/21 + ADD 1–5).

v) Reglamentas dėl Socialinio klimato fondo⁶ (SKF)

Nors bendrai pripažįstama, kad reikia užtikrinti žaliąją pertvarką, kuria nė vienas nepaliekamas nuošalyje, į pasiūlymą sureaguota nevienareikšmiškai. Iškelta susirūpinimą keliančių klausimų ir pateikta prašymų paaiškinti, susijusių su toliau išvardytais pasiūlymo aspektais, visų pirma: a) atskiro poveikio vertinimo ir susijusių duomenų nebuvimas, b) teisinis pagrindas, c) sąveika su būsimais pasiūlymais dėl Sąjungos nuosavų išteklių ir daugiametės finansinės programos peržiūra, d) finansiniai ir biudžeto klausimai (visų pirma dėl SKF dydžio, finansavimo šaltinio, paskirstymo metodikos ir pasirinktų kriterijų), e) įgyvendinimas ir valdymas, f) dalinis sutapimas su kitais fondais.

Dauguma delegacijų mano, kad pasiūlymas iš esmės susijęs su pastatų ir kelių transporto sektorių įtraukimu į ATLPS, o kai kurios pritaria SKF sukūrimui neatsižvelgiant į tai, ar tiems sektoriams būtų sukurta nauja atskira ATLPS.

Atsižvelgdama į Socialinio klimato fondo *ad hoc* darbo grupės įgaliojimus⁷, pirmininkaujanti valstybė narė laužtiniais skliaustais pažymėjo atitinkamas pasiūlymo ir jo priedų nuostatas dėl finansinių aspektų, susijusių su daugiamete finansine programa ir Sąjungos nuosavais ištekliais. Prancūzijos pirmininkavimo laikotarpiu numatoma pradėti nagrinėti pasiūlymą pastraipsniui.

2) TTE taryba (energetika)

17. Dviejų TTE tarybos (energetika) darbo sričiai priklausančių teisės aktų (Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos ir Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos) atveju Energetikos darbo grupė pasiūlymus (ir susijusius poveikio vertinimus) intensyviai nagrinėjo keliuose liepos–lapkričio mėn. vykusiuose posėdžiuose: pirma išanalizavo pagrindinius principus ir nuostatas, tuomet visus straipsnius ir priedus. Abu pasiūlymai turi svarbių sąsajų tiek su kitais 55 % tikslo priemonių rinkinio pasiūlymais (visų pirma dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros, iniciatyvos „ReFuelEU Aviation“ ir iniciatyvos „FuelEU Maritime“), tiek su būsimais teisės aktais (trečiojo energetikos dokumentų rinkinio peržiūra ir Pastatų energinio naudingumo direktyvos peržiūra).

⁶ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas (dok. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Dok. 11402/21.

Be pažangos ataskaitos, pirmininkaujanti valstybė narė ketina parengti ir pirmą peržiūrėtą tekstą dėl abiejų dokumentų, kuris gali būti tolesnio darbo pirmininkaujant Prancūzijai išeities taškas.

i) Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva (AIED)⁸

Kalbant apie AIED, atrodytų, kad delegacijos pritaria pasiūlymo tikslui ir bendram siūlomo užmojo lygiui. Tačiau delegacijos pabrėžia, jog svarbu, kad valstybės narės galėtų lanksčiai taikyti ekonomiškai efektyviausias priemones, užtikrinti darną su esamais teisės aktais ir laikytis subsidiarumo bei technologinio neutralumo principų.

Atsižvelgiant į diskusijas, panašu, kad reikės daugiau lankstumo, visų pirma kalbant apie siūlomus dalinius tikslus, susijusius su atsinaujinančiais energijos ištekliais šildymo ir vėsinimo, centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo, transporto ir pramonės sektoriuose, taip pat biomasei taikomais tvarumo kriterijais.

ii) Energijos vartojimo efektyvumo direktyva (EVED)⁹

EVED klausimu delegacijos pripažįsta papildomų energijos vartojimo efektyvumo priemonių poreikį ir principo „svarbiausia – energijos vartojimo efektyvumas“ svarbą. Tačiau apskritai jos prašo lankstumo ir atžvalgos į nacionalinius ypatumus bei ekonominį efektyvumą nustatant jų orientacinius nacionalinius įnašus ir įgyvendinant jų energijos vartojimo efektyvumo politikos priemones.

Valstybės narės remia bendrą tikslą didinti viešojo sektoriaus pastatų efektyvumą ir remti pažeidžiamus vartotojus. Šiame kontekste valstybės narės pabrėžė, kad užkraunama papildoma administracinė našta, ir kritikavo pernelyg išsamias ES lygmens taisykles dėl energijos nepritekliaus. Delegacijos ragina toliau dirbti apibrėžiant efektyvią centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo sistemą, kad būtų geriau atsižvelgta į jų nacionalines aplinkybes ir būtų numatytos tinkamos paskatos šildymui ir vėsinimui naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją.

⁸ Pasiūlymas dėl Direktyvos, kuria dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2018/2001, Reglamentas (ES) 2018/1999 ir Direktyva 98/70/EB ir panaikinama Tarybos direktyva (ES) 2015/652, (dok. 10746/21 + ADD 1–6).

⁹ Pasiūlymas dėl direktyvos dėl energijos vartojimo efektyvumo (nauja redakcija) (dok. 10745/21 + ADD 1–8).

EVED tikslų mastas koreliuoja su keliomis kitomis Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio nuostatomis, įskaitant galimą ES ATLPS taikymo išplėtimą įtraukiant pastatus.

3) TTE taryba (transportas)

18. Dėl trijų dokumentų, priklausančių TTE tarybos (transportas) kompetencijai (Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamento, „ReFuelEU Aviation“ ir „FuelEU Maritime“) buvo surengta daug posėdžių atitinkamai Intermodalinių klausimų ir tinklų darbo grupėje, Aviacijos darbo grupėje ir Laivybos darbo grupėje, kad būtų galima išsamiai išnagrinėti tuos tris pasiūlymus ir jų poveikio vertinimus. Greta intensyvaus darbo techniniu lygmeniu, 2021 m. lapkričio 12 d. Nuolatinių atstovų komitete (COREPER I) buvo pasikeista nuomonėmis dėl šių trijų transporto dokumentų, kurio metu delegacijos pabrėžė šių pasiūlymų svarbą ir poreikį išlaikyti rinkinio darną, nes transporto dokumentai yra aiškiai susiję su kitais pasiūlymais.

i) Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas (ADIR)¹⁰

Iš darbo grupės lygmeniu vykusių diskusijų matyti bendras sutarimas, kad reikės daugiau infrastruktūros spartesniam perėjimui prie alternatyviųjų degalų naudojimo transporto sektoriuje remti. Konstatuotas bendras susitarimas dėl bendrų pasiūlymo tikslų ir pagrindinio požiūrio į priemones, numatytas šiems tikslams pasiekti, įskaitant privalomų infrastruktūros diegimo tikslų nustatymą. Iš esmės dauguma valstybių narių pritaria privalomų transporto priemonių parku ir atstumu grindžiamo infrastruktūros diegimo tikslų nustatymui lengvųjų transporto priemonių atžvilgiu, taip pat atstumu ir vieta grindžiamo tikslų nustatymui sunkiųjų transporto priemonių atžvilgiu.

¹⁰ Pasiūlymas dėl Reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (dok. 10877/21 + ADD 1–7).

Pasiūlytuose kompromisiniuose tekstuose pirmininkaujanti valstybė narė bandė spręsti pagrindinius delegacijų iškeltus klausimus. Be daugybės pasiūlymų dėl techninių aspektų, buvo pasiūlyta koregavimų, susijusių su kai kuriais įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros tikslais, įskaitant galimas lankstumo priemones, kuriomis būtų atsižvelgiama į konkrečias TEN-T tinklo aplinkybes, kuomet būdingas labai mažas eismo intensyvumas. Tačiau teksto dalys, susijusios su bendrais TEN-T tinklo įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros užmojais, tebėra paliktos laužtiniuose skliaustuose. Priežastis: šiame etape tvirto nuomonių suartėjimo nėra.

ii) Reglamentas „ReFuel Aviation“¹¹

Diskusijose dėl Pasiūlymo „ReFuel Aviation“ paaiškėjo, kad pasiūlymui iš esmės pritariama. Pateikus tris kompromisinius pasiūlymus, padaryta pažanga techniniais klausimais, pavyzdžiui, dėl galimo pasirinktinio dalyvavimo mažesnių oro uostų, kurie neįtraukti į pasiūlymo taikymo sritį, atveju ir dėl paaiškinimų, susijusių su kova su degalų kaupimu.

Taip pat pakoreguotas nuostatų dėl ataskaitų teikimo pareigų ir kompetentingų institucijų vaidmens tekstas. Be to, buvo aptartas siūlomas užmojo mastas ir tvarių aviacinių degalų prieinamumas Europoje.

Trečiajame kompromisiniame pasiūlyme pirmininkaujanti valstybė narė nagrinėjo užmojų lygio klausimą, visų pirma tvarių alternatyviųjų degalų apibrėžtį, ES masto užmojus dėl tvarių alternatyviųjų degalų tiekimo ir pereinamojo laikotarpio, kuriuo būtų suteikiama lankstumo degalų tiekėjams, trukmę. Valstybių narių pozicijos labai įvairuoja, nes kelios jų norėtų didesnio užmojo ir galbūt, kad būtų sudarytos sąlygos nacionaliniam lankstumui, o kitos nori išplėsti reikalavimus atitinkančių degalų aprėptį arba sumažinti visos ES masto pareigų lygį.

¹¹ Pasiūlymas dėl Reglamento dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (dok. 10884/21 + ADD 1–3).

iii) Reglamentas „FuelEU Maritime“¹²

Diskusijos parodė pasiūlymo svarbą valstybėms narėms. Tačiau manoma, kad pasiūlymas yra itin sudėtingas tiek techniniu, tiek politiniu atžvilgiais, todėl reikės daugiau laiko, kad valstybės narės galėtų tinkamai jį išnagrinėti.

Pagrindiniai diskusijų metu akcentuoti politiniai klausimai yra susiję su šiais aspektais:

1) taikymo sritis, kaip nurodyta tiek „esminės“ taikymo srities (t. y. taikymo visiems laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5000) atžvilgiu, tiek „geografinės“ taikymo srities (t. y. siūlomo reglamento taikymo laivams dėl 50 % energijos, sunaudojamos per reisus išvykstant iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto ir (arba) į jį atvykstant, kai pirmesnis ir (arba) paskesnis uostas priklauso trečiosios šalies jurisdikcijai); 2) šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo intensyvumo mažinimo tikslų užmojo mastas; 3) elektros tiekimo nuo kranto reikalavimų taikymo sritis; arba alternatyvios netaršios technologijos laivams uostuose, 4) atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro sertifikavimas; ir 5) pasiūlymo valdymas (įskaitant vykdymo užtikrinimo ir baudų aspektus). Be to, buvo aptartos sąsajos su kitais pasiūlymais, visų pirma su pasiūlymais dėl ADIR, AIED, ATLPS ir stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (MRV).

Šiuo metu pirmininkaujanti valstybė narė rengia kompromisinį tekstą, kuris apims tik redakcinius aspektus.

4) Ekonomikos ir finansų reikalų taryba (ECOFIN)

19. Du pasiūlymus, priklausančius Ekonomikos ir finansų reikalų tarybos (ECOFIN) kompetencijai, t. y. dėl pasienio anglies dioksido korekcinio mechanizmo (PADKM) ir Energijos mokesčių direktyvos (EMD), nagrinėja atitinkamai speciali *ad hoc* darbo grupė (PADKM) ir Mokesčių klausimų darbo grupė (netiesioginis apmokestinimas – akcizai / energijos mokesčiai). Išsami informacija apie šių dokumentų nagrinėjimo padėtį bus išdėstyta pirmininkaujančios valstybės narės ataskaitoje, kuri bus pateikta 2021 m. gruodžio 7 d. ECOFIN tarybos posėdyje.

¹² Pasiūlymas dėl Reglamento dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (dok. 10327/21 + ADD 1–3).

i) Pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas¹³

Pagrindinis Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomas pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas (PADKM), tikslas – šalinti anglies dioksido nutekėjimo riziką, kylančią dėl ES nepriklausančių šalių asimetriškos klimato politikos (kai kovai su klimato kaita taikomos politikos užmojis yra mažesnis nei ES politikos).

2021 m. liepos 22 d. Nuolatinių atstovų komitetas (COREPER II) įsteigė *Ad hoc* darbo grupę pasienio anglies dioksido korekcinio mechanizmo klausimais (toliau – AHDG PADKM), kad ji atliktų parengiamąjį darbą, susijusį su derybomis dėl šio pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, ir veiksmingai spręstų tarpsektorinius klausimus, kuriuos apima šis dokumentas. AHDG PADKM rengia PADKM struktūrą pagal savo įgaliojimus¹⁴ ir prireikus remiasi valstybių narių delegatų, dirbančių atitinkamose srityse, ekspertinėmis žiniomis.

Šiuo pirmininkavimo laikotarpiu AHDG PADKM posėdžiai iš esmės buvo skirti išsamiam Komisijos pasiūlymo ir prie jo pridedamo poveikio vertinimo pristatymui, po to – pasiūlymo nagrinėjimui pastraipsniui. Buvo užbaigtas pirmasis pasiūlymo svarstymas ir išsamiau pasikeista nuomonėmis dėl kai kurių techninių aspektų.

Nors pasiūlyme nustatyti kovos su klimato kaita tikslai neginčijami, per AHDG PADKM diskusijas patvirtinta, kad valstybės narės jam teikia nemažą svarbą tarptautinės prekybos, ES pramonės konkurencingumo ir poveikio ekonomikai, įskaitant darbo rinką, kontekste. Reikės atsižvelgti į tam tikrus Europos Vadovų Tarybos jau patvirtintus kertinius principus, kaip įgyvendinti Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį.

¹³ Pasiūlymas dėl reglamento, kuriuo nustatomas pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas (dok. 10871/21 + ADD 1–6).

¹⁴ Dok. 10846/21.

Komisijos pasiūlymu grindžiamas darbas bus tęsiamas ir, atsižvelgiant į siūlomos priemonės naujumą, reikės tolesnių techninio pobūdžio diskusijų AHDG PADKM, nes delegacijoms reikia nustatyti, kaip PADKM veiks praktiškai, įskaitant aspektus, susijusius su bendra naujojo mechanizmo struktūra ir administravimu.

ii) Energijos mokesčių direktyva (EMD)¹⁵

Liepos mėn. Mokesčių klausimų aukšto lygio darbo grupės neformaliame posėdyje, skirtame temai „Ateities iššūkiai mokesčių srityje“, darbo sesijos „Žaliojo kurso apmokestinimo aspektai“ metu delegacijos jau pareiškė preliminaras nuomones dėl apmokestinimo vaidmens įgyvendinant žaliają pertvarką.

Techninio pobūdžio diskusijos dėl pasiūlymo dėl EMD vyksta Mokesčių klausimų darbo grupėje (netiesioginis apmokestinimas – akcizai / energijos mokesčiai). Iki šio pirmininkavimo laikotarpio pabaigos dėl šio pasiūlymo bus įvykę penki darbo grupių posėdžiai. Tie posėdžiai iš esmės buvo skirti išsamiam Komisijos pasiūlymo ir poveikio vertinimo pristatymui, po to – pasiūlymo analizei pastraipsniui. Buvo užduota klausimų apie įvairius pasiūlymo aspektus, pavyzdžiui, perėjimą nuo tūriu grindžiamų prie energine verte grindžiamų mokesčių, tarifų klasifikavimo pagal jų aplinkosauginį veiksmingumą įvedimą, naujų produktų apmokestinimą, indeksavimą, aviacijos ir jūrų sektorius, taip pat sąsajas su kitais pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio dokumentais. Tikimasi, kad pirmasis pasiūlymo svarstymas pastraipsniui bus užbaigtas iki šio pirmininkavimo laikotarpio pabaigos.

Darbas remiantis Komisijos pasiūlymu bus tęsiamas ir reikės tolesnių techninių diskusijų darbo grupės lygmeniu.

¹⁵ Pasiūlymas dėl Tarybos direktyvos, kuria pakeičiama Sąjungos energinių produktų ir elektros energijos mokesčių struktūra (nauja redakcija) (dok. 10872/21 + ADD 1–7).

III. IŠVADA

Ši pažangos nagrinėjant Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymus apžvalga bus pridedama prie pažangos ataskaitų, kurios bus teikiamos atskirai dėl atskirų pasiūlymų atitinkamos atsakingos sudėties Tarybai, arba bus jose nurodoma.

Atsižvelgiant į glaudžias dokumentų rinkinio pasiūlymų tarpusavio sąsajas, pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad tokia viso dokumentų rinkinio pažangos apžvalga yra labai naudinga siekiant užtikrinti darnų požiūrį į šias sudėtingas derybas. Nors derybos dėl pasiūlymų vyko skirtingu tempu, iš apžvalgos ataskaitos matyti, kad techniniu lygmeniu visose srityse padaryta gera pažanga.
