Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 6. Dezember 2021
(OR. en)

14585/21

Interinstitutionelle Dossiers:
2021/0211(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0197(COD)
2021/0206(COD)
2021/0202(COD)
2021/0207(COD)

ENV 953
CLIMA 420
ENER 548
TRANS 737
ECOFIN 1212
AGRI 610
FORETS 83
MI 920
RESPR 42
CODEC 1595

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Paket „Fit für 55“ a) Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zwecks Umsetzung des ehrgeizigen neuen Klimaziels für 2030 und damit verbundene Vorschläge b) Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris c) Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/841 über die Einbeziehung der Emissionen und des Abbaus von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft in den Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 d) Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge e) Verordnung zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds – Fortschrittsbericht – Orientierungsaussprache

I. EINLEITUNG

1. Die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 die oben genannten Vorschläge als Teil des Gesetzgebungspakets „Fit für 55“ vorgelegt. Mit dem Paket soll der klima- und energiepolitische Rahmen der EU an ihr neues ehrgeiziges Klimaziel für 2030 angepasst werden, nämlich die Netto-Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % zu senken, und die EU soll auf Kurs gebracht werden, um ihr Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden, zu erreichen.

2. Der Rat befasst sich in vier Formationen mit den Vorschlägen: Umwelt, Energie, Verkehr sowie Wirtschaft und Finanzen.

3. Der Vorsitz hat einen Bericht mit einem Überblick über die Fortschritte bei den Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ erstellt (Dok. 13977/21). Im Mittelpunkt des Berichts stehen die horizontalen Aspekte des Pakets, etwa die Verbindungen zwischen den Dossiers, und die wichtigsten Fragen, die bisher in den Beratungen angesprochen wurden. Er wurde den zuständigen Ratsformationen zusammen mit gesonderten Fortschrittsberichten zu den einzelnen Vorschlägen vorgelegt.

4. Der Rat (Umwelt) hat am 6. Oktober 2021 einen ersten Gedankenaustausch über das Paket „Fit für 55“ geführt. Zur Vorbereitung der Tagung des Rates (Umwelt) am 20. Dezember 2021 soll der vorliegende Bericht ausführlicher über die Fortschritte bei den fünf Dossiers informieren, die in den Zuständigkeitsbereich des Rates (Umwelt) fallen, und, soweit möglich, die vorläufigen Standpunkte der Delegationen zu den wichtigsten Fragen grob darlegen.

5. Diese Dossiers sind das Herzstück des Pakets „Fit für 55“. Dazu gehören die ehrgeizigeren Ziele des EU-Emissionshandelssystems (EHS) als Hauptmotor, zusammen mit den aktualisierten nationalen Zielen in der Lastenteilungsverordnung (ESR) und Maßnahmen zur Verbesserung natürlicher Senken durch die Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF). Die vorgeschlagenen strengeren CO_2-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sollen den Mitgliedstaaten dabei helfen, ihre angehobenen nationalen Ziele zu erreichen, und gleichzeitig technologische Innovationen in diesem Sektor anregen. Mit dem vorgeschlagenen neuen Klima-Sozialfonds sollen die sozialen und verteilungspolitischen Auswirkungen des vorgeschlagenen neuen Emissionshandelssystems für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr aufgefangen werden.

6. Was den Fortschritt bei diesen Dossiers insgesamt betrifft, ist der Vorsitz zu der Einschätzung gelangt, dass aufgrund der Komplexität der Dossiers und da neue Elemente eingeführt werden – sowie im Falle des EHS alleine wegen der Größe des Dossiers – in den meisten Fällen noch erhebliche weitere fachliche Arbeiten erforderlich sein werden.

II. ARBEITEN UNTER DEM AMTIERENDEN VORSITZ

i) Reform des EU-Emissionshandelssystems (EHS)

7. Im Rahmen der EHS-Reform geht es um drei Vorschläge [1]: einen Vorschlag zur Änderung der EHS-Richtlinie, des Beschlusses über die Marktstabilitätsreserve (MSR) und der MRV-Seefahrts-Verordnung („allgemeiner EHS-Vorschlag"), einen Vorschlag zur Änderung der EHS-Richtlinie in Bezug auf die Luftfahrt („EHS-Luftfahrt-Vorschlag") und einen gesonderten Vorschlag zur Änderung des MSR-Beschlusses.

[1] Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757 (Dok. 10875/21 + ADD 1-7);
Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (Dok. 10917/21 + ADD 1-3);
Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung des Beschlusses (EU) 2015/1814 in Bezug auf die Menge der Zertifikate, die bis 2030 in die Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union einzustellen sind (Dok. 10902/21 + ADD 1).
Darüber hinaus wurde am 14. Juli 2021 ein vierter Vorschlag zum EHS vorgelegt: Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union. Der Vorschlag wird getrennt im Rahmen von „Verkehr, Telekommunikation und Energie (Verkehr)" behandelt.

Mit den Vorschlägen soll sichergestellt werden, dass das EHS seinen Anteil am Gesamtziel der EU erreicht, indem die CO_2-Bepreisung in noch nicht unter das EHS fallenden Sektoren (Seeverkehr, Gebäude und Straßenverkehr) eingeführt und die bestehenden Bestimmungen verstärkt werden. Mit dem EHS-Vorschlag für die Luftfahrt soll außerdem CORSIA[2] umgesetzt werden. Im Vergleich zum derzeitigen Ziel von 43 % sollte mit den Vorschlägen in Bezug auf das bestehende EHS in den unter das EHS fallenden Sektoren bis 2030 eine Verringerung der Gesamtemissionen gegenüber 2005 um 61 % erreicht werden. Das vorgeschlagene gesonderte EHS für Gebäude und Straßenverkehr dürfte in diesen Sektoren eine Verringerung der Emissionen um 43 % im Vergleich zu 2005 bewirken und sollte so dazu beitragen, dass die Mitgliedstaaten ihre nationalen Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung erreichen.

Im Europäischen Parlament ist der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit bei den Vorschlägen federführend. Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ist assoziierter Ausschuss beim allgemeinen EHS-Vorschlag. Peter Liese (PPE, DE) wurde zum Berichterstatter für den allgemeinen EHS-Vorschlag, Sunčana Glavak (PPE, HR) zur Berichterstatterin für den EHS-Vorschlag für die Luftfahrt und Cyrus Engerer (S&D, MT) zum Berichterstatter für den gesonderten Vorschlag zum MSR-Beschluss ernannt. Die Arbeiten an den Vorschlägen befinden sich noch in einem frühen Stadium, und nach dem derzeitigen Informationsstand wurden keine endgültigen Zeitpläne vorgelegt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen wurden zu den Vorschlägen gehört, haben aber noch keine Stellungnahmen abgeben.

Die Gruppe „Umwelt“ hat unter slowenischem Vorsitz acht Sitzungen abgehalten, in denen die drei Vorschläge zur EHS-Reform und ihre Folgenabschätzungen geprüft wurden. Die Beratungen beruhten auf einer thematischen Bündelung der Vorschläge und dienten einer ersten Durchsicht, bei der es vor allem um Klarstellungen ging, damit die Delegationen die Vorschläge im Detail besser verstehen können. In diesem Zusammenhang haben die Delegationen weitere Informationen über die Auswirkungen der Vorschläge auf der Ebene der Mitgliedstaaten gefordert und um Klarstellungen zu den Verbindungen mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ ersucht. Die meisten Delegationen sind noch mit der Prüfung der Texte befasst, sodass bisher hauptsächlich vorläufige Bemerkungen oder Standpunkte vorliegen.

---

[2] System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt, das 2016 von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) vereinbart wurde.

Die Delegationen sind nach wie vor der Ansicht, dass das EHS das Herzstück der Klimapolitik der EU ist. Zwar wird offenbar allgemein eingeräumt, dass das EHS seinen kosteneffizienten Teil zu den ehrgeizigeren Zielen der EU beitragen muss, doch gibt es unterschiedliche Ansichten zu den vorgeschlagenen Änderungen. In diesem Zusammenhang gab es einige Forderungen, Möglichkeiten für eine noch ehrgeizigere Gestaltung des EHS auszuloten, aber auch Bedenken hinsichtlich möglicher Auswirkungen bestimmter Teile der Vorschläge sowohl auf Wirtschaftszweige als auch auf Haushalte, wobei unterstrichen wurde, dass den unterschiedlichen Situationen in den Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden muss.

Einführung eines gesonderten EHS für Gebäude und Straßenverkehr

Bei den bisherigen Beratungen wurden die engen Verbindungen zwischen dem vorgeschlagenen EHS für Gebäude und Straßenverkehr und anderen Bestandteilen des Pakets „Fit für 55“ hervorgehoben, insbesondere der Verordnung über den Klima-Sozialfonds, der Lastenteilungsverordnung, der Energiebesteuerungsrichtlinie, der Verordnung über CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und der Energieeffizienzrichtlinie.

Allgemein wird eingeräumt, dass weitere Anstrengungen zur Dekarbonisierung des Gebäude- und des Straßenverkehrssektors erforderlich sind. Jedoch haben zahlreiche Delegationen Bedenken gegen den Vorschlag der Kommission geäußert: Eine Reihe von Delegationen hat erhebliche Vorbehalte dagegen, ob es angemessen ist, den Emissionshandel auf diese Sektoren auszuweiten. Diese Bedenken beziehen sich insbesondere auf die gestiegenen Energiepreise, die sozialen und verteilungspolitischen Auswirkungen auf Haushalte mit niedrigem Einkommen, das weitere Ansteigen des Risikos von Energiearmut und die Vergrößerung der Unterschiede zwischen den sowie innerhalb der Mitgliedstaaten. Vor diesem Hintergrund stellten einige Delegationen auch die Erklärung in Frage, dass das EHS für diese Sektoren das wirksamste Instrument zur Dekarbonisierung sei, und brachten vor, dass die Kosten einfach auf die Verbraucher abgewälzt werden könnten. Mehrere Delegationen fragten, ob der Klima-Sozialfonds ausreichen wird, um die sozialen und verteilungspolitischen Auswirkungen abzufedern. Einige Delegationen sind besorgt über die resultierenden Einnahmeverluste, wobei sie sich unter anderem auf bestehende nationale steuerliche Maßnahmen beziehen. Außerdem haben einige Delegationen Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung und dem Verwaltungsaufwand aufgeworfen.

Auf der anderen Seite hat eine Reihe von Delegationen die vorgeschlagene Einführung des Emissionshandels für Gebäude und den Straßenverkehr begrüßt und die damit verbundenen besseren Möglichkeiten hervorgehoben, diese Sektoren kosteneffizient zu dekarbonisieren und gleichzeitig den Mitgliedstaaten dabei zu helfen, ihre höheren nationalen Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu erreichen. Diese Delegationen räumen ein, dass Maßnahmen zur Abmilderung der sozialen und verteilungspolitischen Auswirkungen ergriffen werden müssen, wobei einige darauf hinweisen, dass auch alternative Maßnahmen ähnliche Auswirkungen haben werden, die Bepreisung von CO_2-Emissionen aber auch Einnahmen generiert, die für solche Maßnahmen verwendet werden können. Einige haben Zweifel in Bezug auf den Klima-Sozialfonds.

Was den vorgeschlagenen Geltungsbereich für fossile Brennstoffe unter dem gesonderten EHS betrifft, waren einige Delegationen offen für einen größeren Geltungsbereich, der sich auf alle fossilen Brennstoffe erstreckt. Andere wiederum haben sich nach einem in Bezug auf die Sektoren enger gefassten Geltungsbereich erkundigt, z. B. ohne den Wohngebäudesektor.

Da es sich bei dem vorgeschlagenen Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr um eine Neuerung handelt, lag der Schwerpunkt der ersten Beratungen weitgehend auf detaillierten Klarstellungen zu den Auswirkungen des Vorschlags je Sektor und Mitgliedstaat, einschließlich der Versteigerungsanteile und -einnahmen je Mitgliedstaat, sowie zu verschiedenen Gestaltungselementen. Was die Bestimmungen des gesonderten EHS betrifft, mit denen ein reibungsloses Anlaufen des Systems sichergestellt werden soll, so haben die Delegationen deren Ziel begrüßt, wobei einige Delegationen um Klarstellungen insbesondere zur Berechnung und Aufschlüsselung der Daten im Hinblick auf die vorgeschlagene Obergrenze, einschließlich des Emissionsanteils je Mitgliedstaat und Sektor, und zur vorgeschlagenen vorgezogenen Versteigerung von 30 % der Zertifikate im Jahr 2026 ersuchten. Noch während der Prüfung der Vorschläge äußerten einige Delegationen die Auffassung, dass ein noch reibungsloseres Anlaufen angemessener wäre, und stellten die Frage, ob die vorgezogene Versteigerung von Zertifikaten später zu Problemen führen könnte.

Bei der gesonderten Marktstabilitätsreserve (MSR) haben die Delegationen um verschiedene Klarstellungen zu den Gründen für die vorgeschlagenen Parameter und die vorgeschlagene Funktionsweise ersucht, unter anderem zur anfänglichen Größe und den Schwellenwerten für die Einstellung von Zertifikaten in die Reserve und deren Freigabe aus der Reserve. Einige Delegationen haben im Hinblick auf die Wirksamkeit des vorgeschlagenen preisanstiegsbasierten Mechanismus zur Eindämmung übermäßiger Preisschwankungen Bedenken geäußert, und einige Delegationen ersuchten um Klarstellungen zu den Auswirkungen, die der CO_2-Preis im Rahmen des bestehenden EHS auf den CO_2-Preis im Rahmen des vorgeschlagenen Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr haben könnte.

Stärkung des bestehenden EHS und seiner Ziele

Die Delegationen betrachten die Vorschläge zur neuen Grundlage für die Obergrenze und zum höheren linearen Kürzungsfaktor als zentrale Elemente für eine ehrgeizigere Zielsetzung des EHS. Sie wurden von einer Reihe von Delegationen begrüßt, wobei einige Delegationen sich dafür ausgesprochen haben, zu prüfen, wie das Ambitionsniveau noch gesteigert werden könnte. Zur neuen Grundlage für die Obergrenze gab es eine Reihe von Fragen hinsichtlich ihrer Berechnung, ihres voraussichtlichen Zahlenwerts und ihrer Auswirkungen, wobei einige Delegationen Bedenken äußerten, dass dies im Jahr ihrer Einführung zu einem starken Anstieg des CO_2-Preises führen könnte (auch vor dem Hintergrund der MSR-Vorschläge). Die ersten Bemerkungen zur Aufstockung um 79 Millionen Zertifikate für den Seeverkehr innerhalb der Obergrenze dienten hauptsächlich der Klarstellung bezüglich Berechnung und Methodik. Es wurden einige Fragen zu den Auswirkungen des höheren linearen Kürzungsfaktors aufgeworfen.

In Bezug auf die Bestimmungen zur Verlagerung von CO_2-Emissionen/kostenlosen Zuteilung lag der Schwerpunkt der Delegationen darauf, ein sehr detailliertes Verständnis der Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderungen zu erhalten. Die Delegationen begrüßten das Ziel, die Auslösung des sektorübergreifenden Korrekturfaktors zu vermeiden, und mehrere unterstützten in diesem Zusammenhang ausdrücklich den Ansatz einer gezielteren kostenlosen Zuteilung. Dennoch wurden zu den vorgeschlagenen Änderungen einige Fragen aufgeworfen und Bedenken geäußert. Insbesondere der Vorschlag, die vollständige kostenlose Zuteilung an Anlagen an die Bedingung zu knüpfen, dass die Empfehlungen des Energieaudits gemäß der Energieeffizienzrichtlinie umgesetzt werden, war für eine Reihe von Delegationen problematisch, und einige Delegationen äußerten starke Vorbehalte dagegen. Einige Delegationen brachten vor, dass dies im Rahmen des Systems zur ungleichen und unfairen Behandlung von Anlagen führen würde, wobei sie darauf hinwiesen, dass der Zweck der kostenlosen Zuteilung nicht in der Umsetzung der Empfehlungen des Energieaudits im Rahmen der Energieeffizienzrichtlinie bestehe. Einige Delegationen haben das Ziel des Vorschlags gewürdigt, aber Fragen zum möglichen Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit seiner Umsetzung aufgeworfen. Die Anhebung der Benchmark für die maximale Aktualisierungsrate für die kostenlose Zuteilung wurde von einigen Delegationen in Frage gestellt, da sie Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen auf ihre Wirtschaftszweige haben. Darüber hinaus gab es Fragen z. B. zum Geltungsbereich der kostenlosen Zuteilung, und zwar in Bezug darauf, dass bestimmte Anlagen, die ansonsten nach der Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung ihres Energieverbrauchs und ihrer Emissionen nicht mehr in den Geltungsbereich des EU-EHS fallen würden, bis zum Ende des Fünfjahreszeitraums im EHS verbleiben.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der vorgeschlagenen stufenweisen Einstellung der kostenlosen Zuteilung im EHS für Sektoren gewidmet, die unter das vorgeschlagene CO_2-Grenzausgleichssystem fallen; damit soll sichergestellt werden, dass die EU-Maßnahmen gegen die Verlagerung von CO_2-Emissionen mit den WTO-Regeln vereinbar sind. Die ersten Bemerkungen reichten von dem Vorschlag, eine raschere Einstellung zu prüfen (die eine schnellere Einführung des CO_2-Grenzausgleichssystems ermöglichen würde), bis zur Forderung nach einem vorsichtigen Ansatz, wobei einige Delegationen vermerkten, dass die Entscheidung über die stufenweise Einstellung erst im Rahmen einer Überprüfung nach der Pilotphase des CO_2-Grenzausgleichssystems getroffen werden sollte. Die Delegationen haben unter anderem um Klarstellungen zur gleichwertigen Behandlung von Produkten, die von Anlagen im Rahmen des EHS hergestellt werden, und eingeführten Produkten ersucht und betont, dass sichergestellt werden muss, dass das CO_2-Grenzausgleichssystem den gleichen Schutz vor der Verlagerung von CO_2-Emissionen bietet wie die kostenlose Zuteilung. Es wurden zahlreiche Fragen dazu gestellt, wie sich die stufenweise Einstellung auf die Wettbewerbsfähigkeit von EU-Herstellern auf den Exportmärkten auswirken wird.

Was die Sektoren Seeverkehr und Luftverkehr betrifft, lag der Schwerpunkt auf einer umfassenden Bewertung der Vorschläge, insbesondere im Hinblick auf ihren Beitrag zur Emissionsminderung und ihre Auswirkungen auf die Sektoren und die Wettbewerbsfähigkeit, wobei auch dem internationalen Kontext und den nationalen Gegebenheiten (z. B. Fragen der Konnektivität) Rechnung zu tragen ist. Im Hinblick auf die Verknüpfungen mit anderen Dossiers haben einige Delegationen eine Bewertung der kumulativen Auswirkungen der Vorschläge zum EHS, zu „ReFuelEU Aviation“, zu „FuelEU Maritime“ und zur Energiebesteuerung gefordert.

Die Delegationen räumen generell ein, dass der Seeverkehr zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen muss. Im Allgemeinen fand die Einbeziehung des Seeverkehrs in das EHS Unterstützung, wobei gleichzeitig betont wurde, wie wichtig es ist, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Schifffahrtsbranche zu wahren und die spezifischen nationalen und geografischen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Für einige Delegationen bergen die Einbeziehung und die Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors jedoch besondere Herausforderungen und Risiken. Eine Reihe von Delegationen hat gefordert, die Modalitäten für die Einbeziehung (z. B. stufenweise Einführung des Systems, Verteilung der Versteigerungsrechte und die für die Abgabe von Zertifikaten zuständige Stelle) genau zu prüfen und gleichzeitig für eine angemessene Unterstützung von Forschung und Innovation zu sorgen und die Versteigerungserlöse für die Ökologisierung des Sektors einzusetzen.

In Bezug auf den vorgeschlagenen Geltungsbereich und das Ambitionsniveau der Ausweitung des EHS auf den Seeverkehr haben die Delegationen Klarstellungen zur vorgeschlagenen Abdeckung von 50 % aus Fahrten außerhalb der EU gefordert, und einige Delegationen möchten, dass ehrgeizigere Ziele (z. B. Nicht-CO_2-Emissionen und Einbeziehung von Schiffen unter 5000 Tonnen) geprüft werden.

Eine Reihe von Delegationen äußerte ferner Zweifel, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichen, um Marktteilnehmer daran zu hindern, der Bepreisung von CO_2-Emissionen auszuweichen, insbesondere indem sie Häfen außerhalb der EU in der Nähe von Mitgliedstaaten den Vorzug geben oder auf andere Verkehrsträger umsteigen („CO_2-Flucht“), und forderte weitere Maßnahmen. In diesem Zusammenhang unterstrichen viele Delegationen, dass für gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Schifffahrtsbranche der EU gesorgt werden muss.

Einige Delegationen haben nachgefragt, ob die Überprüfungsklausel eine vollständige Angleichung an einen künftigen, im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation vereinbarten marktbasierten Mechanismus ermöglicht, und darauf bestanden, dass auf jegliche relevanten Entwicklungen in dieser Hinsicht reagiert werden muss.

Einige Delegationen haben weitere Informationen zu den vorgeschlagenen Bestimmungen in Bezug auf die regulierte Einrichtung, die Verwaltungsbehörde sowie auf Durchsetzung und Sanktionen gefordert, insbesondere dazu, ob Letztere verhältnismäßig sind und mit internationalen Verfahren in Einklang stehen. Darüber hinaus wurden Fragen zu den Auswirkungen auf die Preise im Seeverkehr und zum möglichen Anstieg des Verwaltungsaufwands für Unternehmen und Behörden aufgeworfen.

Beim EHS-Vorschlag für die Luftfahrt lag der Schwerpunkt der ersten Prüfung auf recht detaillierten und fachlichen Fragen, um Klarheit über verschiedene Bestimmungen des Vorschlags und seine Auswirkungen, auch auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Verbraucher, zu erhalten. Das Ziel, den Sektor weiter zu dekarbonisieren und dabei faire und gleiche Wettbewerbsbedingungen für europäische Luftfahrtunternehmen auf dem Weltmarkt zu gewährleisten, findet allgemein Unterstützung. Das gilt insbesondere für die beiden wichtigsten Bestandteile des Vorschlags, nämlich die stufenweise Einstellung der kostenlosen Zuteilung für den Luftverkehr und die Umsetzung von CORSIA:

– Allgemein wird anerkannt, dass die kostenlose Zuteilung stufenweise abgeschafft werden sollte, wobei einige eine langsamere stufenweise Einstellung, auch vor dem Hintergrund von COVID-19, befürworten und eine angemessene Unterstützung des Sektors fordern. Mehrere andere Delegationen unterstützten den Vorschlag im Hinblick auf den Übergang zur vollständigen Versteigerung oder wären für eine schnellere stufenweise oder sogar sofortige Einstellung.

– In Bezug auf den Vorschlag, CORSIA gegebenenfalls im Rahmen der EHS-Richtlinie anzuwenden, wurden einige Fragen zur für den Anwendungsbereich gewählten Option gestellt (d. h. Anwendung von CORSIA auf Flüge außerhalb des EWR und Fortsetzung der Anwendung des ETS auf Flüge innerhalb des EWR und abgehende Flüge in das Vereinigte Königreich und die Schweiz). Schwerpunkt der Bemerkungen waren vor allem Klarstellungen zu den Modalitäten der Umsetzung, insbesondere zur Kohärenz mit den Zielen des Übereinkommens von Paris und der Angleichung an CORSIA. Die Fragen bezogen sich u. a. auf die Qualität der Gutschriften und die Terminologie im Zusammenhang mit Gutschriften, erfassten Ländern und Referenzjahr.

Erste Bemerkungen zu den Vorschlägen zur Marktstabilitätsreserve (MSR) betrafen unter anderem die Auswirkungen der Vorschläge auf die Bepreisung von CO_2-Emissionen. Im Mittelpunkt der Bemerkungen standen zum einen die Gewährleistung eines starken Preissignals, um ein ehrgeiziges EHS zu untermauern, und zum anderen die Abfederung von Preisschocks, insbesondere drastischer Preissteigerungen, wobei einige auch die kumulativen Auswirkungen der neuen Grundlage für die Obergrenze und der Änderungen an der MSR im Jahr der neuen Grundlage in Frage stellten. In diesem Zusammenhang wurden auch einige Fragen zu den vorgeschlagenen Änderungen der Gestaltungsparameter gestellt – auch in Bezug auf den Schwellenwert für die Auslösung von MSR-Interventionen und die Gründe dafür, hier auf eine Senkung der Schwellenwerte zu verzichten. Andere haben die Frage gestellt, ob nicht andere Kriterien, insbesondere das CO_2-Preisniveau, für die Auslösung von Interventionen angemessener wären. Eine Delegation schlug vor, die MSR als Instrument gegen Ungleichgewichte zwischen den Einnahmen und den Ausgaben der im Rahmen des Modernisierungsfonds begünstigen EHS-Anlagen in den Mitgliedstaaten zu betrachten.

Mehrere Delegationen unterstützten ausdrücklich den gesonderten Vorschlag für einen MSR-Beschluss, mit dem die doppelte Einstellungsrate von 24 % bis 2030 fortgesetzt würde, und wiesen darauf hin, dass der historische Überschuss weiter abgebaut werden muss; dagegen gaben einige Delegationen an, dass sie erhebliche Bedenken hinsichtlich seiner Auswirkungen haben.

Vor dem Hintergrund des jüngsten Anstiegs der Energiepreise unterstrich eine Reihe von Delegationen, dass vorrangig Artikel 29a über „Maßnahmen im Fall übermäßiger Preisschwankungen“ (nicht Teil des Kommissionsvorschlags) gestärkt werden müsse, damit besser reagiert werden kann. Einige forderten außerdem, gegen mögliche Spekulationen auf dem EHS-Markt vorzugehen. Andere warnten vor Maßnahmen, mit denen das Funktionieren des EHS geschwächt oder gar untergraben werden könnte. Eine Reihe von Delegationen ist der Auffassung, dass die Beratungen über den Anstieg der Energiepreise nicht im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ stattfinden sollten.

In Bezug auf die EHS-Finanzvorschriften lag der Schwerpunkt bei den Beratungen hauptsächlich auf Umfang, Mittelbeschaffung, Geltungsbereich und Mittelverteilung des Modernisierungsfonds und des Innovationsfonds sowie auf den Bestimmungen zur Zweckbindung.

Mehrere Delegationen begrüßten die vorgeschlagene Aufstockung des Modernisierungsfonds, wobei einige eine weitere Aufstockung vorschlugen, während andere eine Bewertung der Mittelverwendung forderten, einschließlich der Bewertung, wie sich eine solche Aufstockung voraussichtlich auf den Klimaschutz auswirken würde. Mehrere Delegationen unterstützen ausdrücklich den Vorschlag, die Unterstützung aus dem Modernisierungsfonds für Investitionen nicht nur in Bezug auf feste, sondern auf alle fossilen Brennstoffe zu streichen, während einige Delegationen starke Vorbehalte dagegen äußerten – einige unter Verweis auf die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Dezember 2020, in denen auf die Rolle von Übergangstechnologien wie Gas Bezug genommen wird.

Die Aufstockung des Innovationsfonds wurde von mehreren Delegationen begrüßt, während andere sie in Frage stellten. Einige Delegationen haben Bedenken hinsichtlich der Mittelbeschaffung für den Innovationsfonds geäußert, insbesondere aus Zertifikaten aus dem gesonderten EHS für Gebäude und Straßenverkehr sowie aus Zertifikaten, die sich aus der Verringerung der kostenlosen Zuteilung an Sektoren innerhalb des CO_2-Grenzausgleichssystems ergeben.

Allgemein begrüßen die Delegationen die Klarstellung, dass alle unter das EHS fallenden Sektoren zu den Begünstigten des Innovationsfonds zählen können, sowie die Ausweitung seines Geltungsbereichs, damit Projekte durch preisorientierte Ausschreibungsmechanismen wie CO_2-Differenzverträge unterstützt werden können. Einige Delegationen vertraten die Auffassung, dass insbesondere der Seeverkehr als neuer Sektor im Rahmen des EHS mit angemessenen Finanzmitteln, beispielsweise durch Zweckbindung, ausgestattet werden müsse. Ferner wurde vorgeschlagen, einen spezifischen Fonds zur Unterstützung des ökologischen Wandels im Seeverkehrssektor einzurichten. Einige Delegationen forderten eine geografisch ausgewogenere Verteilung der Projekte im Rahmen des Innovationsfonds.

Mehrere Delegationen haben um Klarstellungen zur obligatorischen Zweckbindung aller Versteigerungseinnahmen für klima- und energiebezogene Zwecke ersucht und dabei auf Probleme bezüglich der Vereinbarkeit mit den nationalen Haushaltsgrundsätzen hingewiesen. Viele unterstrichen, dass die Finanzvorschriften vor dem Hintergrund des anstehenden Vorschlags der Kommission zum Eigenmittelbeschluss und dessen Auswirkungen auf den Anteil der Mitgliedstaaten an den Versteigerungserlösen bewertet werden müssen. Ähnliche Anmerkungen wurden auch zu den voraussichtlichen Einnahmen aus dem vorgeschlagenen gesonderten EHS für Gebäude und Straßenverkehr und deren Zweckbindung geäußert.

Unter Sonstiges ist festzuhalten, dass für einige Delegationen mit Biomasse betriebene Anlagen besondere Priorität haben. Einige wenige Delegationen haben diesbezüglich die Sorge geäußert, dass der vorgeschlagene niedrigere Schwellenwert von 95 % für die Verbrennung von Biomasse mit Emissionsfaktor Null bewirkt, dass die Nutzung fossiler Brennstoffe für diese Anlagen attraktiver wird.

ii) Lastenteilungsverordnung (ESR)[3]

8. Hauptziel des Kommissionsvorschlags ist es, den Beitrag der Lastenteilungsverordnung zu den allgemeinen Klimazielen der EU für 2030 zu erhöhen, indem auf EU-Ebene für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen in den unter die Lastenteilungsverordnung fallenden Sektoren ein neues Ziel von 40 % (derzeit 29 %) im Vergleich zu 2005 festgelegt wird, und die nationalen Ziele der Mitgliedstaaten entsprechend zu aktualisieren.

Das Europäische Parlament hat Frau Jessica Polfjärd (PPE, SE) als Berichterstatterin für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) benannt. Die Arbeiten an diesem Dossier befinden sich noch in einem frühen Stadium, und nach dem derzeitigen Informationsstand wurde kein endgültiger Zeitplan vorgelegt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen wurden zu den Vorschlägen gehört, haben aber noch keine Stellungnahmen abgeben.

Unter slowenischem Vorsitz hat die Gruppe „Umwelt“ den Vorschlag und seine Folgenabschätzung in drei Sitzungen geprüft, sodass eine erste Lesung des Vorschlags abgeschlossen werden konnte. Zwar gibt es allgemeine Unterstützung für das ehrgeizigere allgemeine Ziel des Vorschlags, doch die meisten Delegationen prüfen den Vorschlag noch eingehender, daher liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt lediglich vorläufige Ansichten oder Standpunkte vor. Im Mittelpunkt der Beratungen stand daher die Klärung der im Vergleich zur geltenden Lastenteilungsverordnung neuen Elemente des Vorschlags. In den bisherigen Sitzungen hat die Kommission versucht, die von den Delegationen gestellten Fragen zu klären und zu beantworten, die sich insbesondere auf die vorgeschlagenen Ziele, Flexibilitäten und die zusätzliche Reserve beziehen, auch in Bezug auf andere Vorschläge des Pakets „Fit für 55“.

---

[3] Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris (Dok. 10867/21 + ADD 1-4).

Der derzeitige Geltungsbereich der Lastenteilungsverordnung, der Straßenverkehr und Gebäude einschließt, wird im Vorschlag beibehalten. Die Delegationen begrüßen grundsätzlich, dass der Geltungsbereich nicht geändert wurde, haben jedoch zusätzliche Informationen zur Wechselwirkung zwischen der Lastenteilungsverordnung und dem vorgeschlagenen neuen Emissionshandel für Gebäude und den Straßenverkehr verlangt. Der Kommission zufolge wird die gleichzeitige Ausweitung des Emissionshandels auf diese beiden Sektoren im Rahmen der vorgeschlagenen Überarbeitung der EHS-Verordnung die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, ihre Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu erreichen, anstatt diese Ziele zu ersetzen.

Der Ansatz zur Aktualisierung der vorgeschlagenen nationalen Ziele der Mitgliedstaaten beruht weiterhin auf dem Pro-Kopf-BIP, wobei nur begrenzte Korrekturen vorgenommen werden, um Bedenken hinsichtlich der Kosteneffizienz Rechnung zu tragen. Während einige Delegationen die Beibehaltung des Pro-Kopf-BIP als Berechnungsgrundlage begrüßen, sind andere besorgt, dass die verwendete Methode nur unzureichend dem Kriterium der Kosteneffizienz entspricht oder zur Konvergenz im Laufe der Zeit beiträgt, insbesondere da die Zielspanne von 40 Prozentpunkten gegenüber der geltenden Lastenteilungsverordnung unverändert bleibt. Einige Delegationen haben angegeben, dass sie ihre jeweiligen neuen Ziele als sehr schwierig erachten. Auf Ersuchen der Delegationen hat die Kommission einige zusätzliche Informationen und Verweise zu den Daten zur Berechnung der nationalen Ziele vorgelegt.

Darüber hinaus haben einige Delegationen Bedenken geäußert, dass die vorgeschlagene Überprüfung der Emissionsdaten aus den nationalen Inventaren, die 2025 stattfinden soll, und die anschließende Anpassung der jährlichen Emissionszuweisungen der Mitgliedstaaten für die Jahre 2026-2030 zu Unsicherheit für die Mitgliedstaaten führen könnten. Die Anpassung im Rahmen der technischen Aktualisierung des Rahmens für die Festlegung der jährlichen Emissionszuweisungen der Mitgliedstaaten wird vorgeschlagen, weil die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und die Erholung davon auf die Wirtschaft und die Emissionsmenge der EU nicht bekannt sind und noch nicht vollständig quantifiziert werden können. Der Kommission zufolge soll mit der Anpassung sichergestellt werden, dass die Menge der jährlichen Emissionszuweisungen nach wie vor Übertragungen zwischen den Mitgliedstaaten zulässt, eine mögliche Erholung berücksichtigt und gleichzeitig die Anhäufung übermäßiger Überschüsse vermieden wird.

Was die im Rahmen der Lastenteilungsverordnung vorgesehenen Flexibilitäten betrifft, sind sich die Delegationen generell einig, dass Flexibilitäten eine wichtige Rolle dabei spielen werden, die Mitgliedstaaten beim kosteneffizienten Erreichen ihrer nationalen Ziele unter Wahrung der Umweltintegrität zu unterstützen. Im Vorschlag der Kommission werden die allgemeinen Flexibilitätsregelungen (Übertragung und Vorwegnahme von Zuweisungen, Handel mit jährlichen Emissionszuweisungen zwischen den Mitgliedstaaten) beibehalten, aber einige Änderungen an der EHS-Flexibilität (verbesserter Zugang für Malta) und der LULUCF-Flexibilität, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, eine begrenzte Menge des Nettoabbaus aus dem LULUCF-Sektor für die Einhaltung ihrer Zielvorgaben im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu nutzen, vorgeschlagen. Was Letzteres betrifft, so haben mehrere Delegationen in Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen der LULUCF-Flexibilität und die Gründe, die dafür sprechen, die Anwendung der Gesamthöchstmenge der Flexibilität – ohne die Möglichkeit einer Übertragung vom ersten Zeitraum (2021-2025) auf den zweiten (2026-2030) – auf die beiden fünfjährigen Erfüllungszeiträume aufzuteilen, eine weitere Klarstellung verlangt. Der Kommission zufolge hängt dies mit der Änderung der Anrechnungsmethode, die in der LULUCF-Verordnung für den Zeitraum 2026-2030 vorgeschlagen wird, sowie mit dem Europäischen Klimagesetz zusammen.

Der Vorschlag enthält außerdem eine neue, freiwillige Reserve, die sich aus etwaigen LULUCF-Gutschriften zusammensetzt, die am Ende des zweiten Erfüllungszeitraum ungenutzt bleiben. Die Mitgliedstaaten könnten auf diese Reserve zugreifen, um ihr Ziel im Rahmen der Lastenteilungsverordnung für 2030 zu erreichen, sofern die EU ihr Gesamtziel für 2030 unter Berücksichtigung der Obergrenze für den Beitrag des Nettoabbaus gemäß dem Europäischen Klimagesetz erreicht hat. Mehrere Delegationen haben außerdem mehr Informationen über das Ziel der neuen zusätzlichen Reserve, ihre voraussichtliche Funktionsweise und ihr Potenzial zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Ziele im Rahmen des Lastenteilungsverordnung gefordert, während einige die mangelnde Vorhersehbarkeit für die Mitgliedstaaten bedauern, da diese erst nach Abschluss des Compliance-Verfahrens erfahren, ob die Reserve verfügbar ist.

Zusätzlich zu den Fragen zum gleichzeitigen Funktionieren der in den Vorschlägen für die Lastenteilungsverordnung und für LULUCF vorgesehenen Flexibilitäten haben einige Delegationen gefragt, ob es nicht möglich wäre, die Nutzung oder Verfügbarkeit der einmaligen Flexibilität zwischen dem EHS und der Lastenteilungsverordnung auszuweiten, um die Kosteneffizienz von Emissionsreduzierungen zu erhöhen.

iii) Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF)[4]

9. Hauptziel des Kommissionsvorschlags ist es, den Beitrag des LULUCF-Sektors zu den übergeordneten Klimazielen der EU für 2030 zu steigern, indem auf EU-Ebene das Ziel eines Netto-Treibhausgasabbaus im LULUCF von 310 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent im Jahr 2030 festgelegt wird.

Im Europäischen Parlament ist der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) der federführende Ausschuss, und Herr Ville Niinistö (Verts/ALE, FI) wurde als Berichterstatter benannt. Herr Norbert Lins (PPE, DE) wurde als Berichterstatter für den Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung (AGRI) benannt, der assoziierter Ausschuss mit geteilter Zuständigkeit für gewisse Bestimmungen (Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 Absatz 4) ist. Die Arbeiten an diesem Dossier befinden sich immer noch in einem frühen Stadium, und nach dem derzeitigen Informationsstand wurde kein endgültiger Zeitplan vorgelegt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen wurden zu den Vorschlägen gehört, haben aber noch keine Stellungnahmen abgeben.

[4] Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/841 hinsichtlich des Geltungsbereichs, der Vereinfachung der Compliance-Vorschriften, der Festlegung der Zielwerte der Mitgliedstaaten für 2030 und der Verpflichtung, bis 2035 gemeinsam Klimaneutralität im Sektor Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft zu erreichen, und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 hinsichtlich der Verbesserung der Überwachung, der Berichterstattung, der Verfolgung der Fortschritte und der Überprüfung (Dok. 10857/21 + ADD 1-4).

Unter slowenischem Vorsitz hat die Gruppe „Umwelt“ den Vorschlag und seine Folgenabschätzung in drei Sitzungen geprüft, sodass eine erste Lesung des Vorschlags abgeschlossen werden konnte. Zu diesem Zeitpunkt liegen von den Delegationen hauptsächlich vorläufige Ansichten vor, und bei den Beratungen über den Kommissionsvorschlag auf fachlicher Ebene ging es – insbesondere vor dem Hintergrund der erheblichen Änderungen an der Gesamtregelung ab 2026 – vor allem um die Klarstellung der vorgeschlagenen Änderungen an der geltenden Verordnung. Die meisten der bisher vorgetragenen Fragen und Bedenken beziehen sich auf die nationalen Ziele für 2030, den geplanten Rahmen für die Zeit nach 2030, die Flexibilitäten, mit denen die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Ziele unterstützt werden sollen (einschließlich der Wechselwirkungen mit Flexibilitätsregelungen und der in der Lastenteilungsverordnung vorgeschlagenen zusätzlichen Reserve), den Compliance- und den Sanktionsmechanismus sowie die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen.

Für 2021 bis 2025 wird in dem Vorschlag die derzeitige „No Debit“-Regel beibehalten, d. h., die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die Summe der Gesamtemissionen nicht die Summe des Gesamtabbaus übersteigt, den der Sektor – nach Anwendung der einschlägigen Anrechnungsvorschriften und der Flexibilität im Bereich der Lastenteilung – generiert hat. Für den Zeitraum 2026-2030 sieht der Vorschlag für den Nettoabbau im LULUCF-Sektor bis 2030 auf EU-Ebene ein Ziel von 310 Millionen CO_2-Äquivalent vor. Dieses Ziel wird auf die Mitgliedstaaten in Form von verbindlichen nationalen Zielen auf der Grundlage der derzeitigen Minderungsleistung ihres LULUCF-Sektors und ihres Anteils an den bewirtschafteten Flächen in der EU aufgeteilt. Für 2025 schlägt die Kommission vor, einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen, mit dem die jährlichen Ziele für jeden Mitgliedstaat auf der Grundlage eines linearen Minderungspfads festgelegt werden. Für die Zeit ab 2031 schlägt die Kommission vor, Nicht-CO_2-Emissionen aus dem Agrarsektor mit dem Abbau und den Emissionen im Rahmen der LULUCF-Verordnung zu kombinieren, um eine neue einzige Säule für Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft zu schaffen. Darüber hinaus wird in dem Vorschlag das Ziel der Klimaneutralität auf EU-Ebene in dem kombinierten Sektor bis 2035 festgelegt. Ferner wird in dem Vorschlag ein Verfahren festgelegt, bei dem die Kommission bis Ende 2025 einen Legislativvorschlag vorlegt, in dem die Beiträge der Mitgliedstaaten zum Ziel der Klimaneutralität im kombinierten Landnutzungssektor festgelegt werden.

Die Delegationen erkennen im Allgemeinen die wichtige Rolle des LULUCF-Sektors für die Klimapolitik der EU und deren ehrgeizigere Gesamtziele an. Einige Delegationen haben jedoch in ihren ersten Bemerkungen Bedenken hinsichtlich der für 2030 vorgeschlagenen nationalen Ziele geäußert, einschließlich zu deren Ambitionsniveau, den zu deren Berechnung verwendeten Kriterien und dem vorgeschlagenen neuen Compliance-Mechanismus. Viele haben die Frage aufgeworfen, wie nationale Merkmale wie die natürlichen geografischen Gegebenheiten und die Altersstruktur der Wälder sowie die Notwendigkeit, die langfristige Verbesserung der Senken sicherzustellen, bei der Aufteilung des Ziels berücksichtigt wurden. Die Mehrheit der Delegationen ist besorgt darüber, dass das vorgeschlagene Verfahren für die anschließende Festlegung jährlicher Zielvorgaben für die Jahre 2026-2029 auf der Grundlage eines linearen Minderungspfads nicht für einen Sektor geeignet ist, der von großen jährlichen Schwankungen gekennzeichnet ist, und dass es aus diesem Grund nicht angemessen wäre, die Einhaltung anhand eines einzigen Jahres zu überprüfen. Mehrere Delegationen haben auch Bedenken hinsichtlich der Anwendung des vorgeschlagenen Verfahrens zur technischen Korrektur geäußert und um weitere Informationen über das vorgesehene Verfahren und die erwarteten Ergebnisse gebeten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es noch zahlreiche Fragen zum geplanten Rahmen für die Zeit nach 2030, dessen Aufnahme in diesen Vorschlag nach Ansicht einiger Delegationen noch verfrüht wäre.

Der Schwerpunkt der Beratungen über die Flexibilitäten lag bisher auf der Klarstellung deren fachlicher Aspekte und der Änderungen an den bestehenden Flexibilitäten nach 2025 sowie auf dem besseren Verständnis der Verknüpfungen zwischen den Flexibilitäten im ESR-Vorschlag und im LULUCF-Vorschlag, auch im Zusammenhang mit dem Europäischen Klimagesetz. Ab 2026 wird eine Übertragung der überschüssigen Abbaumengen aus dem Zeitraum 2021-2025 auf den Zeitraum 2026-2030 nicht mehr möglich sein. Die Mitgliedstaaten können jedoch weiterhin mit ihren Überschüssen handeln. Die bestehende Flexibilität für die Flächennutzung wird im zweiten Zeitraum erweitert, indem der Anwendungsbereich von bewirtschafteten Waldflächen auf alle Meldekategorien für Flächen ausgeweitet wird. Die mögliche Gesamtmenge der Flexibilität wird in zwei Teile aufgeteilt, und ihre Nutzung wird davon abhängig gemacht, dass die Ziele für beide Zeiträume auf EU-Ebene eingehalten werden. Im zweiten Zeitraum soll die Flexibilität für die Flächennutzung als einziges Flexibilitätsinstrument dienen und kann genutzt werden, um Schwankungen zwischen den Jahren auszugleichen. Darüber hinaus könnte unter bestimmten Bedingungen ein zusätzlicher Mechanismus eingesetzt werden, um Mitgliedstaaten zu helfen, die in beiden Zeiträumen mit natürlichen Störungen konfrontiert sind.

Im Allgemeinen erkennen die Delegationen an, dass Flexibilitäten, insbesondere im Falle natürlicher Störungen, sehr wichtig dafür sein werden, den Mitgliedstaaten die Einhaltung der ehrgeizigeren Ziele nach 2025 zu erleichtern. Sie haben jedoch Bedenken geäußert, ob die vorgeschlagenen Flexibilitäten in dieser Hinsicht angemessen sein werden, insbesondere wenn die Verfügbarkeit der Flexibilität von der Erreichung des Gesamtziels der EU abhängt. Fragen bezogen sich auf die Abschaffung der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, überschüssigen LULUCF-Abbau aus dem „No Debit"-Zeitraum 2021-2025 für die Verwendung im Zeitraum 2026-2030 zu übertragen, sowie auf die Tatsache, dass Überschüsse im Zusammenhang mit den jährlichen Zielen nach dem Vorschlag nicht mehr innerhalb des zweiten Erfüllungszeitraums übertragen werden können.

Der Vorschlag enthält Änderungen der Verordnung über das Governance-System für die Energieunion (EU) 2018/1999[5], die Vorschriften für die Überwachung und Berichterstattung in Bezug auf Emissionen und den Abbau von Treibhausgasen sowie für die Verfolgung der Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung ihrer Ziele im Rahmen der LULUCF-Verordnung enthält. Diese Änderungen umfassen Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit der Überwachung und Berichterstattung sowie Anforderungen für die Überwachung und Berichterstattung in Bezug auf Emissionen und Abbau unter Verwendung fortschrittlicher Technologien im Rahmen von Programmen der Union, wie Copernicus, sowie digitaler Daten, die im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik erhoben wurden. Mithilfe der neuen Daten, die im Anschluss an die Anwendung der neuen Anforderungen an die Inventarsysteme zur Verfügung gestellt wurden, müssen die Mitgliedstaaten in ihren Compliance-Berichten für die beiden Zeiträume – jeweils im Jahr 2027 und 2032 – zusätzliche Informationen vorlegen, einschließlich einer Bewertung von Synergien und Kompromissen zwischen nationalen Strategien und Maßnahmen, um zu stärker politikorientierten Maßnahmen überzugehen, anstatt nur Kohärenz auf Ebene der Anrechnung und Verbuchung herzustellen.

---

[5] Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

Die Delegationen haben die Sorge geäußert, dass die neuen Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen die Komplexität des Treibhausgasinventars erheblich erhöhen könnten; einige Delegationen weisen darauf hin, dass die erforderlichen Informationen auf das Maß beschränkt werden sollten, das erforderlich ist, um die Überwachung der Fortschritte und die Überprüfung der Emissionen und des Abbaus im jeweiligen Sektor sicherzustellen. Mehrere Delegationen befürchten ferner, dass die neuen Anforderungen zu zusätzlichen Kosten, mehr Verwaltungsaufwand oder Doppelarbeit führen könnten. Generell sind die Delegationen der Auffassung, dass mehr Beratungen auf fachlicher Ebene erforderlich sind, um die Anforderungen und ihre Auswirkungen besser zu verstehen.

iv) Verordnung über CO_2-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge[6]

10. Mit dem Vorschlag soll ein Beitrag zu den ehrgeizigeren Gesamtzielen der EU geleistet werden, indem die CO_2-Emissionsreduktionsziele für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für 2030 angehoben werden und für 2035 ein Zielwert von 100 % eingeführt wird, wodurch Innovation gefördert und sichergestellt wird, dass die europäische Automobilindustrie ihre globale Wettbewerbsfähigkeit aufrechterhält und stärkt. Die ehrgeizigeren Ziele werden unter anderem die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, ihre verbindlichen nationalen Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu erreichen.

Im Europäischen Parlament ist der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit für den Vorschlag zuständig. Jan Huitema (Renew, NL) wurde als Berichterstatter benannt. Die Arbeiten an diesem Dossier befinden sich noch in einem frühen Stadium, und nach dem derzeitigen Informationsstand wurde kein endgültiger Zeitplan vorgelegt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen wurden zu dem Vorschlag gehört, haben aber noch keine Stellungnahmen abgeben.

---

[6] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (Dok. 10906/21 + ADD 1-5).

Unter slowenischem Vorsitz fanden drei Sitzungen der Gruppe „Umwelt“ statt, um den Vorschlag und die dazugehörige Folgenabschätzung zu prüfen, einschließlich einer Prüfung der einzelnen Artikel. Zwar konnten in ersten Beratungen eine Reihe von Fragen geklärt werden, aber die meisten Delegationen prüfen den Vorschlag noch, weshalb hauptsächlich vorläufige Ansichten oder Standpunkte vorliegen. Dennoch haben erste Beratungen gezeigt, welche Präferenzen in Bezug auf die Ambitionen für die Zielwerte bestehen. Es sollte jedoch darauf hingewiesen werden, dass einige Delegationen nicht einmal vorläufige Bemerkungen oder nur teilweise vorläufige Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Zielwerten abgegeben haben.

Es besteht allgemeines Einvernehmen darüber, dass die Automobilindustrie zu den ehrgeizigeren übergeordneten EU-Klimazielen für 2030 und 2050 beitragen muss. Für eine Reihe von Delegationen ist der Vorschlag von entscheidender Bedeutung, um das Gesamtziel zu erreichen und ihre höheren nationalen Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu erreichen. Eine Reihe von Delegationen hob hervor, dass die Ziele in kohärenter Weise zusammen mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ und insbesondere mit dem Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR) geprüft werden sollten.

Im Mittelpunkt der Beratungen standen die angehobenen Ziele, insbesondere das Ziel von 100 % für 2035, wonach alle Neuwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge bis zu diesem Zeitpunkt emissionsfrei sein müssen, was faktisch das Ende des Verbrennungsmotors bedeutet.

Mehrere Delegationen haben ehrgeizigere Ziele gefordert oder könnten sich diesen anschließen, da eine raschere Beschleunigung beim Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge sowohl möglich als auch angesichts der übergeordneten Ziele notwendig ist. In diesem Zusammenhang wird insbesondere darauf hingewiesen, dass emissionsfreie Fahrzeuge bereits in großem Umfang angeboten werden und ihre Marktakzeptanz voraussichtlich noch erheblich zunehmen wird. Ehrgeizigere Ziele würden sowohl zu einem beschleunigten Einsatz dieser Fahrzeuge als auch dazu beitragen, dass sie schneller erschwinglich werden, auch auf dem Gebrauchtmarkt. Insbesondere möchten diese Delegationen das Ziel von 100 % auf 2030 vorziehen. Einige haben sich nach Möglichkeiten für die Mitgliedstaaten erkundigt, zusätzliche Maßnahmen auf nationaler Ebene zu ergreifen (einige Mitgliedstaaten verfügen über Strategien/Pläne für einen früheren Ausstieg als von der Kommission vorgeschlagen). Einige Delegationen haben vorgeschlagen, die Ziele für 2025 anzuheben und ein Zwischenziel zwischen 2025 und 2030 festzulegen; sie stellen auch die differenzierten Ziele für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 infrage.

Andere Delegationen haben sich hingegen dafür ausgesprochen, die derzeitigen Ziele für 2025 und die differenzierten Ziele für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, wie von der Kommission vorgeschlagen, beizubehalten.

Einige Delegationen haben zumindest vorläufig ihre Unterstützung für das vorgeschlagene Ambitionsniveau zugesagt, wenn auch einige unter gewissen Vorbehalten oder mit Abstrichen. Es wurde vorgeschlagen, das für 2035 angestrebte 100-%-Ziel bis 2039 mit einer Art Ausnahme für die leistungsstärksten emissionsarmen Fahrzeuge zu kombinieren.

Für eine Reihe von Delegationen gibt das vorgeschlagene Ambitionsniveau Anlass zur Sorge, insbesondere das Ziel von 100 % für 2035, das einige ausdrücklich für inakzeptabel halten. Im Hinblick auf die Ziele für 2030 haben einige bislang erklärt, dass sie mit dem Kommissionsvorschlag nicht einverstanden sind. Ihre Bedenken betreffen insbesondere die Frage, ob die Abkehr vom Verbrennungsmotor verfrüht ist und dafür mehr Zeit benötigt wird, wobei einige vorschlagen, über den Ausstieg erst im Rahmen der nächsten Überprüfung zu entscheiden, die auf 2026 vorgezogen werden könnte. Diese Delegationen wiesen in diesem Zusammenhang auf eine Reihe von Fragen hin, insbesondere auf die Notwendigkeit, die – bedingt durch Unterschiede beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und bei der Kaufkraft – unterschiedliche Lage in den Mitgliedstaten in Bezug auf die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge zu berücksichtigen, und darauf, dass die Abkehr vom Verbrennungsmotor dem Grundsatz der Technologieneutralität widerspricht. Außerdem wurde betont, dass berücksichtigt werden sollte, wie sich die Verlagerung der Fertigung und die daraus resultierenden Arbeitsplatzverluste auswirken, da unter anderem zur Weiterbildung und Umschulung von Arbeitnehmern erhebliche Maßnahmen erforderlich sein werden. Darüber hinaus wurden Fragen der Erschwinglichkeit von Strom und die Verfügbarkeit von Batterien und Rohstoffen angesprochen.

Es wurde gefordert, die Auswirkungen des Vorschlags auf den Gebrauchtwagenmarkt bestimmter Mitgliedstaaten zu prüfen, wobei hervorgehoben wurde, dass die schnellere Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Mitgliedstaaten mit höherem Einkommen dazu führen könnte, dass ältere, umweltschädlichere Fahrzeuge verstärkt in einkommensschwache Mitgliedstaaten ausgeführt werden. Zwar wird eingeräumt, dass dies in der vorliegenden Verordnung nicht behandelt werden kann, aber es wird vorgeschlagen, dass die Kommission das Problem z. B. im Zusammenhang mit dem Fortschrittsbericht/dem Überprüfungsverfahren überwacht und sich eingehender mit möglichen Lösungen befasst.

Einige Delegationen haben gefordert, dass der Beitrag erneuerbarer Kraftstoffe und von Kraftstoffen mit geringem CO_2-Ausstoß bei der Bewertung der Einhaltung der Zielvorgaben durch die Fahrzeughersteller berücksichtigt wird, oder könnten sich dem anschließen. Allerdings unterstützt eine Reihe von Delegationen nachdrücklich die Gegenargumente der Kommission, unter anderem das Argument, dass diese Kraftstoffe besser auf andere Sektoren ausgerichtet werden sollten, deren Dekarbonisierung schwieriger ist.

Einige wenige Delegationen möchten die Anwendung des sogenannten Massenparameters bei der Festlegung der spezifischen Zielvorgaben für Emissionen der Hersteller und somit die Aufteilung der Anstrengungen auf diese Hersteller abschaffen.

In Bezug auf den im Rahmen der letzten Überarbeitung der Verordnung vereinbarten Mechanismus zur Schaffung von Anreizen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge schlägt die Kommission vor, diesen Mechanismus bis 2030 auslaufen zu lassen, da die Strenge der Zielvorgabe die wichtigste Triebkraft für die Einführung dieser Fahrzeuge ist. Die bisherigen Bemerkungen zeigen, dass eine Reihe von Delegationen dies unterstützt, wobei einige ein früheres Auslaufen befürworten und darauf hinweisen, dass der Mechanismus in seiner derzeitigen Form die ehrgeizige Zielsetzung untergraben könnte. Andere sprechen sich gegen das vorgeschlagene Auslaufen aus, da es insbesondere in Mitgliedstaaten mit derzeit geringer Verbreitung als Anreiz für die Verbreitung dieser Fahrzeuge dienen könnte. Einige Delegationen haben Vorbehalte gegen die Aufhebung der Ausnahmeregelung für Hersteller kleiner Stückzahlen geäußert, da sie nur sehr begrenzte Vorteile für die Emissionsreduktion bietet, aber bestimmten Merkmalen des Markts Rechnung trägt. Andere haben ihre Unterstützung für den Vorschlag zum Ausdruck gebracht.

Die ersten Beratungen zeigten, dass es Unterstützung dafür gibt, die für 2028 geplante Überprüfung vorzuziehen, wobei die Delegationen eine Reihe zusätzlicher Fragen vorgelegt haben, die geprüft oder in den geplanten Fortschrittsbericht aufgenommen werden sollen; siehe auch die Beratungen über die vorgeschlagene Zielsetzung.

v) Verordnung über den Klima-Sozialfonds[7] (*Social Climate Fund*, SCF)

11. Mit dem Vorschlag sollen die sozialen und verteilungspolitischen Effekte des Emissionshandelssystems für Gebäude und Straßenverkehr durch die Einrichtung eines Klima-Sozialfonds (SCF-Verordnung) zur Unterstützung finanziell schwächerer Haushalte, Kleinstunternehmen und Verkehrsnutzer abgefedert werden. Aus dem Fonds werden – gestützt auf die von den Mitgliedstaaten aufzustellenden Klima-Sozialpläne – Maßnahmen und Investitionen zur Verringerung der Emissionen finanziell schwächerer Gruppen in diesen Sektoren unterstützt; außerdem kann er befristete direkte Einkommensbeihilfen umfassen.

Im Europäischen Parlament sind im Rahmen eines gemeinsamen Ausschussverfahrens sowohl der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) als auch der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (EMPL) federführend. Der Haushaltsausschuss (BUDG) ist ein assoziierter Ausschuss mit ausschließlicher Zuständigkeit in Fragen, die unmittelbar die Eigenmittel betreffen. Esther de Lange (PPE, NL) ist als Berichterstatterin des ENVI, David Casa (PPE, MT) als Berichterstatter des EMPL und Margarida Marques (S&D, PT) als Berichterstatterin des BUDG benannt worden. Die Arbeiten an dem Vorschlag befinden sich noch in einem frühen Stadium, und nach dem derzeitigen Informationsstand wurden keine endgültigen Zeitpläne vorgelegt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen wurden zu dem Vorschlag gehört, haben aber noch keine Stellungnahmen abgeben.

[7] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds (Dok. 10920/21 + + COR 1 + ADD 1 + ADD 1 COR 1).

Die Ad-hoc-Gruppe „Klima-Sozialfonds“ (AHWP SCF)[8] hat unter slowenischem Vorsitz drei Sitzungen zur SCF-Verordnung abgehalten. Im Mittelpunkt der Beratungen stand die Klärung einer Reihe wichtiger allgemeiner und haushaltspolitischer Aspekte des Vorschlags. Zwar wird allgemein anerkannt, dass ein grüner Wandel, bei dem niemand zurückgelassen wird, sichergestellt werden und die sozialen Folgen des vorgeschlagenen Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr bewältigt werden müssen, doch stieß der Vorschlag insgesamt auf gemischte Reaktionen. Einige Delegationen begrüßten zwar grundsätzlich den Gedanken der Einrichtung eines Fonds, doch äußerten viele Delegationen erhebliche Bedenken und ersuchten um Klarstellungen, insbesondere in Bezug auf die Verbindungen mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“, auf die Daten, die bei verschiedenen Berechnungen im Vorschlag als Grundlage dienen, und auf die Auswirkungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten, wobei mehrere Delegationen bedauerten, dass keine eigenständige Folgenabschätzung durchgeführt wurde. Die Delegationen sind noch mit der Prüfung des Texts befasst, sodass bisher hauptsächlich vorläufige Bemerkungen oder Standpunkte vorliegen. Die Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags wird unter französischem Vorsitz beginnen.

Für die meisten Delegationen ist die SCF-Verordnung untrennbar mit dem in der überarbeiteten EHS-Richtlinie vorgeschlagenen neuen Emissionshandel für den Gebäude- und den Straßenverkehrssektor verbunden, wobei einige Delegationen auch die sozialen und verteilungspolitischen Auswirkungen anderer Vorschläge des Pakets „Fit für 55“, einschließlich der Energiebesteuerungsrichtlinie, betonen.

Mehrere Delegationen hoben hervor, dass die Fertigstellung der nationalen Standpunkte zur SCF-Verordnung von der Bewertung der anstehenden Vorschläge für den Eigenmittelbeschluss und die Änderung des Mehrjährigen Finanzrahmens (2021-2027) abhängen wird. Einige Delegationen äußerten Bedenken hinsichtlich einer erneuten Überarbeitung des mehrjährigen Finanzrahmens und vertraten die Auffassung, dass die vorhandenen Fonds genutzt werden könnten, um die sozialen Folgen des vorgeschlagenen Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr zu bewältigen. In diesem Zusammenhang wies eine Reihe von Delegationen darauf hin, dass sich der Anwendungsbereich des Fonds mit anderen Instrumenten, insbesondere mit Instrumenten der Kohäsionspolitik und mit der Aufbau- und Resilienzfazilität, sowie mit nationalen Maßnahmen überschneidet.

[8] Das Mandat der Gruppe wurde vom Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil) am 8. September 2021 gebilligt (Dok. 11402/2021 + COR 1). Unter der Aufsicht des Ausschusses der Ständigen Vertreter erstattet sie dem Rat (Umwelt) und gegebenenfalls dem Rat (Wirtschaft und Finanzen) Bericht.

Einige Delegationen stellten infrage, dass die vorgeschlagenen Rechtsgrundlagen – Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe d AEUV (Verkehr), Artikel 192 Absatz 1 AEUV (Umwelt) und Artikel 194 Absatz 1 Buchstabe c AEUV (Energie) – angemessen sind und dass es möglich ist, im Rahmen der vorgeschlagenen Rechtsgrundlagen befristete direkte Einkommensbeihilfen vorzusehen. Der Juristische Dienst des Rates legte in einer der Sitzungen der AHWP SCF eine erste Analyse vor.

Auch die direkte Mittelverwaltung des Klima-Sozialfonds wurde von mehreren Delegationen, die sich für eine geteilte Mittelverwaltung aussprachen, infrage gestellt. Darüber hinaus hinterfragten einige Delegationen die Beweggründe dafür, die Nutzung eines integrierten und interoperablen Informations- und Überwachungssystems, das ein gemeinsames Instrument zur Datenextraktion und Risikobeurteilung umfasst, vorzuschreiben.

In Bezug auf den Inhalt der Klima-Sozialpläne stellten die Delegationen die Frage nach möglichen Überschneidungen mit anderen von den Mitgliedstaaten festzulegenden Strategien, etwa den territorialen Plänen für einen gerechten Übergang. Darüber hinaus sprachen sich mehrere Delegationen dagegen aus, die Indikatoren für die Berichterstattung über die Fortschritte und für die Überwachung und Evaluierung in einem delegierten Rechtsakt festzulegen; diese Delegationen wären dafür, die Indikatoren in den Rechtstext aufzunehmen, wie es dem Ansatz in der Kohäsionspolitik entspricht.

Im Hinblick auf die Förderfähigkeit von Maßnahmen ersuchten die Delegationen darum, die förderfähigen Maßnahmen und Investitionen und die Aufteilung zwischen Maßnahmen und Investitionen sowie die befristete direkte Einkommensbeihilfe im Rahmen des Fonds eingehender zu prüfen. Die Delegationen ersuchten ferner um Klarstellungen zum Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ und begrüßten, dass sie zu diesem Thema technische Leitlinien der Kommission erhalten werden.

Im Vorschlag ist ein Gesamtumfang des Klima-Sozialfonds von 72,2 Mrd. EUR für den Zeitraum 2025-2032 vorgesehen. Dieser Betrag entspricht im Prinzip 25 % der erwarteten Einnahmen aus dem vorgeschlagenen Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr. Die Mehrheit der Delegationen wollte wissen, wie die Kommission zu diesem Betrag gelangt ist, und bat um zusätzliche Erläuterungen zu dem für den Fonds vorgeschlagenen Gesamtvolumen, wobei mehrere Delegationen den Umfang des Fonds in Frage stellten.

Die Delegationen äußerten Bedenken hinsichtlich der Bestimmungen über die Kofinanzierung (z. B. sollten die Mitgliedstaaten mindestens 50 % der Gesamtausgaben der Klima-Sozialpläne aus einem Teil ihrer erwarteten Erlöse aus der Versteigerung von Zertifikaten im Rahmen des neuen Systems finanzieren). In diesem Zusammenhang forderten mehrere Delegationen zusätzliche Erläuterungen zu diesem einzigen nationalen Kofinanzierungssatz von 50 %, der für alle Mitgliedstaaten gilt; einige Delegationen hielten ihn für zu hoch.

Zur vorgeschlagenen Zuweisungsmethode für die Verteilung der Mittel des Fonds warfen die Delegationen mehrere Fragen auf und äußerten Bedenken in Bezug auf die verwendete Formel, die als zu komplex erachtet wurde, wie auch in Bezug auf die Zuweisungskriterien, die viele Delegationen für nicht geeignet hielten, um ihren spezifischen nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und Fairness sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Auswahl der Indikatoren in Frage gestellt.

Was die Laufzeit des Klima-Sozialfonds betrifft, so halten mehrere Delegationen den Umstand, dass sich der Fonds auf zwei MFR-Zeiträume erstreckt, für politisch heikel, und es wird weitere Prüfung erforderlich sein. Einige Delegationen betonten, dass eine Laufzeit von acht Jahren ab 2025 dem künftigen mehrjährigen Finanzrahmen vorgreift. Gemäß dem vorliegenden Vorschlag würde der Fonds ohne zeitliche Begrenzung eingerichtet. Die Mittelausstattung des Fonds ist derzeit in zwei Teile gegliedert: 1) eine Finanzausstattung für den Zeitraum 2025-2027 und 2) eine Finanzausstattung für den Zeitraum 2028-2032. Für den Zeitraum 2025-2027 wird die Kommission eine Änderung der aktuellen MFR-Verordnung vorschlagen, die zeitgleich mit dem Basisrechtsakt zur Einrichtung des Klima-Sozialfonds und der Änderung des Eigenmittelbeschlusses zu vereinbaren ist. Für den Zeitraum 2028-2032 wird vorgeschlagen, dass der Betrag nur dann zur Verfügung gestellt wird, wenn eine Einigung darüber erzielt wird, dem Klima-Sozialfonds in der nächsten MFR-Verordnung einen bestimmten Haushaltsbetrag zuzuweisen.

Gemäß dem Mandat der AHWP SCF hat der Vorsitz die einschlägigen Bestimmungen des Vorschlags und seiner Anhänge zu den finanziellen Aspekten, die mit dem mehrjährigen Finanzrahmen und den Eigenmitteln der Union – einschließlich unter anderem Umfang und Laufzeit des Fonds – sowie mit der Zuweisungsmethode verbunden sind, eingeklammert. Die eingeklammerten Bestimmungen sind diejenigen, die mit der größten Wahrscheinlichkeit Gegenstand der horizontalen Haushaltsverhandlungen sein werden.

III. FAZIT

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den vorliegenden Fortschrittsbericht und die in der Anlage enthaltenen Fragen für die Orientierungsaussprache zur Kenntnis zu nehmen und sie dem Rat (Umwelt) im Hinblick auf dessen Tagung am 20. Dezember 2021 zu übermitteln.

ANLAGE

Fragen an die Ministerinnen und Minister für die Orientierungsaussprache des Rates (Umwelt)

1. *Wenn Sie von Ihrer politischen Bewertung der bisherigen Fortschritte bei den fünf in den Zuständigkeitsbereich des Rates (Umwelt) fallenden Dossiers ausgehen und den verschiedenen Verbindungen zwischen den Vorschlägen, auch mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“, Rechnung tragen, welches Ambitionsniveau könnte dann in den kommenden Monaten im Hinblick auf weitere Fortschritte bei den fünf klimabezogenen Initiativen angestrebt werden?*

2. *Was halten Sie in diesem Zusammenhang für die heikelsten Fragen in diesen fünf Dossiers?*