



Βρυξέλλες, 6 Δεκεμβρίου 2021
(OR. en)

14585/21

Διοργανικοί φάκελοι:

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

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Δέσμη προτάσεων «Fit for 55» (Προσαρμογή στον στόχο του 55 %) α) Αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου ώστε να υλοποιηθούν η φιλοδοξία του νέου κλιματικού στόχου για το 2030 και οι σχετικές προτάσεις β) Αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού γ) Αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/841 σχετικά με τη συμπερίληψη των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και των απορροφήσεων από δραστηριότητες χρήσης γης, αλλαγής χρήσης γης και δασοπονίας στο πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030 δ) Αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ε) Κανονισμός για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα – Έκθεση προόδου – Συζήτηση προσανατολισμού

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 14 Ιουλίου 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε τις ανωτέρω προτάσεις οι οποίες αποτελούν μέρος της δέσμης νομοθετικών προτάσεων «Fit for 55». Η δέσμη αποσκοπεί στην ευθυγράμμιση του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια με τον νέο φιλόδοξο κλιματικό στόχο της για το 2030, ο οποίος συνίσταται στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 %, και στην εφαρμογή του για την επίτευξη του στόχου της για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050.
2. Στο πλαίσιο του Συμβουλίου, οι προτάσεις εξετάζονται σε τέσσερις συνθέσεις του Συμβουλίου: Περιβάλλον, Ενέργεια, Μεταφορές και Οικονομικά και Δημοσιονομικά Θέματα.
3. Η Προεδρία εκπόνησε έκθεση που περιέχει επισκόπηση της σημειωθείσας προόδου όσον αφορά τη δέσμη προτάσεων «Fit for 55» (έγγραφο 13977/21). Η έκθεση επικεντρώνεται στις οριζόντιες πτυχές της δέσμης, όπως οι διασυνδέσεις μεταξύ των φακέλων, και στα κύρια ζητήματα που έχουν θιγεί μέχρι στιγμής στις συζητήσεις. Έχει υποβληθεί στις αρμόδιες συνθέσεις του Συμβουλίου μαζί με χωριστές εκθέσεις προόδου για τις επιμέρους προτάσεις.
4. Το Συμβούλιο Περιβάλλοντος πραγματοποίησε μια πρώτη ανταλλαγή απόψεων για τη δέσμη «Fit for 55» στις 6 Οκτωβρίου 2021. Ενόψει της συνόδου του Συμβουλίου (Περιβάλλον) στις 20 Δεκεμβρίου 2021, η παρούσα έκθεση έχει ως στόχο να παράσχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την πρόοδο που σημειώθηκε στους πέντε φακέλους που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου Περιβάλλοντος και, όπου είναι δυνατόν, να εκθέσει σε γενικές γραμμές τις προκαταρκτικές απόψεις των αντιπροσωπιών για τα κύρια ζητήματα.
5. Οι φάκελοι αυτοί βρίσκονται στο επίκεντρο της δέσμης προτάσεων «Fit for 55», με την αυξημένη φιλοδοξία του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ) να αποτελεί βασική κινητήρια δύναμη σε συνδυασμό με επικαιροποιημένους εθνικούς στόχους στον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών (ESR) και μέτρα για την ενίσχυση των φυσικών καταβοθρών μέσω του κανονισμού σχετικά με τη χρήση γης, την αλλαγή της χρήσης γης και τη δασοπονία (LULUCF). Τα προτεινόμενα αυστηρότερα πρότυπα CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά έχουν ως στόχο να βοηθήσουν τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους αυξημένους εθνικούς στόχους τους, τονώνοντας παράλληλα την τεχνολογική καινοτομία στον τομέα. Το προτεινόμενο νέο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα (SCF) αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των κοινωνικών και διανεμητικών επιπτώσεων του προτεινόμενου νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές.

6. Όσον αφορά τη συνολική πρόοδο που σημειώθηκε σε αυτούς τους φακέλους, η Προεδρία εκτιμά ότι θα απαιτηθούν σημαντικές περαιτέρω τεχνικές εργασίες για τους περισσότερους από αυτούς λόγω της πολυπλοκότητάς τους και της εισαγωγής νέων στοιχείων και, επιπλέον, όσον αφορά το ΣΕΔΕ, λόγω του μεγέθους του φακέλου.

II. ΕΡΓΟ ΠΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΣΤΗΚΕ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ

i) Μεταρρύθμιση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ)

7. Στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης του ΣΕΔΕ εξετάζονται τρεις προτάσεις¹: μία πρόταση τροποποίησης της οδηγίας ΣΕΔΕ, της απόφασης για το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς (ΑΣΑ) και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές («γενικό ΣΕΔΕ»), μία πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας ΣΕΔΕ όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές («ΣΕΔΕ – αεροπορικές μεταφορές») και χωριστή πρόταση τροποποίησης της απόφασης για το ΑΣΑ.

¹ Πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 (έγγρ. 10875/21 + ADD 1-7).
Πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (έγγρ. 10917/21 + ADD 1-3).
Πρόταση απόφασης για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 όσον αφορά την ποσότητα των δικαιωμάτων που πρόκειται να τοποθετούνται στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης έως το 2030 (έγγρ. 10902/21 + ADD 1).
Επιπλέον, στις 14 Ιουλίου 2021 υποβλήθηκε μια τέταρτη πρόταση σχετικά με το ΣΕΔΕ: Πρόταση απόφασης για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK ως προς την κοινοποίηση αντιστάθμισης όσον αφορά παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην Ένωση. Η πρόταση εξετάζεται χωριστά στο πλαίσιο του Συμβουλίου ΤΤΕ (Μεταφορές).

Επιδίωξη των προτάσεων είναι να διασφαλιστεί ότι το ΣΕΔΕ θα αναλάβει το μερίδιο που του αναλογεί ως αποτέλεσμα της αυξημένης συνολικής φιλοδοξίας της ΕΕ, καθιερώνοντας την τιμολόγηση του άνθρακα σε τομείς που δεν καλύπτονται ακόμη από το ΣΕΔΕ (θαλάσσιες μεταφορές, κτίρια και οδικές μεταφορές) και ενισχύοντας τις υφιστάμενες διατάξεις. Η πρόταση «ΣΕΔΕ – αεροπορικές μεταφορές» έχει επίσης ως στόχο την εφαρμογή του CORSIA². Οι προτάσεις θα πρέπει, όσον αφορά το υφιστάμενο ΣΕΔΕ, να επιφέρουν συνολική μείωση των εκπομπών κατά 61 % στους τομείς που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005, έναντι του τρέχοντος στόχου του 43 %. Το προτεινόμενο χωριστό ΣΕΔΕ για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές θα πρέπει να προβλέπει μείωση των εκπομπών στους τομείς αυτούς κατά 43 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005, με στόχο να συμβάλει στην επίτευξη των εθνικών στόχων των κρατών μελών στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών.

Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων είναι επικεφαλής των προτάσεων. Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας είναι συνδεδεμένη επιτροπή για την πρόταση για το «γενικό ΣΕΔΕ». Ο κ. Peter Liese (EPP, ΓΕ) έχει οριστεί εισηγητής για την πρόταση για το «γενικό ΣΕΔΕ», η κα Sunčana Glavak (EPP, ΟΥ) εισηγήτρια για την πρόταση για το «ETS-αεροπορικές μεταφορές» και ο κ. Cyrus Engerer (S&D, ΜΑ) εισηγητής για τη χωριστή πρόταση απόφασης για το ΑΣΑ. Οι εργασίες σχετικά με τις προτάσεις βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο και, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, δεν έχουν κοινοποιηθεί τελικά χρονοδιαγράμματα.

Ζητήθηκε η γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με τις προτάσεις, αλλά δεν έχουν ακόμη γνωμοδοτήσει.

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας η Ομάδα «Περιβάλλον» αφιέρωσε οκτώ συνεδριάσεις στην εξέταση των τριών προτάσεων σχετικά με τη μεταρρύθμιση του ΣΕΔΕ και τις οικείες εκτιμήσεις επιπτώσεων. Οι συζητήσεις βασίστηκαν σε θεματική ομαδοποίηση των προτάσεων και συνέβαλαν σε μια αρχική ανάγνωση επικεντρωμένη στην αποσαφήνιση θεμάτων ώστε οι αντιπροσωπίες να κατανοήσουν καλύτερα τις λεπτομέρειες των προτάσεων. Εν προκειμένω, οι αντιπροσωπίες ζήτησαν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις των προτάσεων σε επίπεδο κρατών μελών και ζήτησαν διευκρινίσεις σχετικά με τις διασυνδέσεις με άλλες προτάσεις της δέσμης «Fit for 55». Οι περισσότερες αντιπροσωπίες μελετούν ακόμη τα κείμενα και, ως εκ τούτου, τα σχόλια ή οι θέσεις τους είναι, ως επί το πλείστον, προκαταρκτικές.

² Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που συμφωνήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) το 2016.

Οι αντιπροσωπίες εξακολουθούν να θεωρούν ότι το ΣΕΔΕ βρίσκεται στο επίκεντρο της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα. Μολονότι φαίνεται ότι αναγνωρίζεται γενικά ότι το ΣΕΔΕ θα πρέπει να αναλάβει το μερίδιό του όσον αφορά την οικονομική αποδοτικότητα στο πλαίσιο της αυξημένης φιλοδοξίας της ΕΕ, οι απόψεις διαφέρουν ως προς τις προτεινόμενες αλλαγές. Εν προκειμένω, διατυπώθηκαν κάποια αιτήματα διερεύνησης επιλογών για την περαιτέρω αύξηση της φιλοδοξίας του ΣΕΔΕ, αλλά και ανησυχίες σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις ορισμένων τμημάτων των προτάσεων τόσο στους οικονομικούς τομείς όσο και στα νοικοκυριά, ενώ υπογραμμίστηκε ότι είναι ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές καταστάσεις των κρατών μελών.

Θέσπιση χωριστού ΣΕΔΕ για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές

Στις μέχρι τώρα συζητήσεις έχουν τονιστεί οι ισχυροί δεσμοί μεταξύ του προτεινόμενου ΣΕΔΕ για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές και άλλων στοιχείων της δέσμης «Fit for 55», ιδίως του κανονισμού για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα, του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών, της οδηγίας φορολόγησης της ενέργειας, του κανονισμού για τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά και της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση.

Αναγνωρίζεται γενικά ότι απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για την απαλλαγή των τομέων των κτιρίων και των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ωστόσο, πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες διατύπωσαν σημαντικές επιφυλάξεις όσον αφορά την καταλληλότητα της εφαρμογής καθεστώτος εμπορίας εκπομπών σε αυτούς τους τομείς. Οι ανησυχίες αυτές αφορούν ιδίως την αύξηση των τιμών της ενέργειας και τις κοινωνικές και διανεμητικές επιπτώσεις στα νοικοκυριά με χαμηλότερο εισόδημα, που αυξάνουν περαιτέρω τον κίνδυνο της ενεργειακής φτώχειας και οδηγούν στη διεύρυνση των ανισοτήτων μεταξύ και εντός των κρατών μελών. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες αντιπροσωπίες αμφισβήτησαν επίσης τον ισχυρισμό ότι για τους εν λόγω τομείς, το ΣΕΔΕ θα ήταν το αποτελεσματικότερο εργαλείο για την απαλλαγή τους από τις ανθρακούχες εκπομπές, υποστηρίζοντας ότι το κόστος θα μπορούσε απλώς να μετακυλιστεί στους καταναλωτές. Αρκετές αντιπροσωπίες διερωτήθηκαν κατά πόσον το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα είναι επαρκές για τον μετριασμό των κοινωνικών και διανεμητικών επιπτώσεων. Ορισμένες αντιπροσωπίες ανησυχούν για την επακόλουθη απώλεια εσόδων, παραπέμποντας, μεταξύ άλλων, στα ισχύοντα εθνικά φορολογικά μέτρα. Ορισμένες αντιπροσωπίες ενέκυσαν στην εφαρμογή και τον διοικητικό φόρτο.

Αντιθέτως, ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την προτεινόμενη καθιέρωση καθεστώτος εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, τονίζοντας τις σπουδαίες δυνατότητες που προσφέρει για την απαλλαγή των τομέων αυτών από τις ανθρακούχες εκπομπές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, και στηρίζοντας παράλληλα τα κράτη μέλη στην επιδίωξή τους να επιτύχουν τους αυξημένους εθνικούς στόχους τους στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών. Οι αντιπροσωπίες αυτές αναγνωρίζουν την ανάγκη λήψης μέτρων μετριασμού των κοινωνικών και διανεμητικών επιπτώσεων, ενώ μερικές επισημαίνουν ότι τα εναλλακτικά μέτρα θα έχουν παρόμοιες επιπτώσεις, σημειώνοντας παράλληλα ότι η τιμολόγηση του άνθρακα παράγει επίσης έσοδα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τέτοια μέτρα. Ορισμένες αντιπροσωπίες έχουν αμφιβολίες σχετικά με το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα.

Όσον αφορά το προτεινόμενο πεδίο εφαρμογής των ορυκτών καυσίμων που καλύπτονται από το χωριστό ΣΕΔΕ, ορισμένες αντιπροσωπίες είναι ανοικτές σε ένα ευρύτερο πεδίο εφαρμογής που καλύπτει όλα τα ορυκτά καύσιμα. Εντούτοις, άλλες αντιπροσωπίες ζήτησαν ένα πιο περιορισμένο πεδίο εφαρμογής των τομέων, π.χ. με την εξαίρεση των κατοικιών.

Λόγω του ότι το προτεινόμενο καθεστώς εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές συνιστά καινοτομία, οι αρχικές συζητήσεις επικεντρώθηκαν σε μεγάλο βαθμό στην απόκτηση αναλυτικών διευκρινίσεων σχετικά με τις επιπτώσεις της πρότασης τόσο ανά τομέα όσο και ανά κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των μεριδίων και των εσόδων των πλειστηριασμών ανά κράτος μέλος, και σε διάφορα στοιχεία σχεδιασμού. Όσον αφορά τις διατάξεις του χωριστού ΣΕΔΕ που αποσκοπούν στη διασφάλιση της ομαλής έναρξης του συστήματος, οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την επιδίωξή τους, με ορισμένες να ζητούν διευκρινίσεις, ιδίως όσον αφορά τον υπολογισμό και την κατανομή των δεδομένων ως προς το προτεινόμενο ανώτατο όριο, συμπεριλαμβανομένου του μεριδίου εκπομπών ανά κράτος μέλος και ανά τομέα, και την προτεινόμενη προκαταβολική κατανομή του 30 % των δικαιωμάτων προς εκπλειστηριασμό το 2026. Αν και εξακολουθούν να μελετούν τις προτάσεις, ορισμένες αντιπροσωπίες έκριναν ότι θα άρμοζε μια ακόμη ομαλότερη έναρξη και διερωτήθηκαν κατά πόσον η προκαταβολική κατανομή δικαιωμάτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε προβλήματα σε μεταγενέστερο στάδιο.

Όσον αφορά το χωριστό αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς (ΑΣΑ), οι αντιπροσωπίες ζήτησαν διάφορες διευκρινίσεις σχετικά με το σκεπτικό στο οποίο βασίζονται οι προτεινόμενες παράμετροι και η λειτουργία, μεταξύ άλλων όσον αφορά το αρχικό μέγεθος και τα όρια για την τοποθέτηση δικαιωμάτων στο αποθεματικό ή την απελευθέρωση δικαιωμάτων από αυτό. Όσον αφορά τον προτεινόμενο μηχανισμό που βασίζεται στην αύξηση των τιμών για την αντιμετώπιση του κινδύνου υπερβολικής διακύμανσης των τιμών, ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την αποτελεσματικότητά του, ενώ ορισμένες ζήτησαν διευκρινίσεις όσον αφορά τον πιθανό αντίκτυπο της τιμής του άνθρακα στο πλαίσιο του υφιστάμενου ΣΕΔΕ στην τιμή του άνθρακα στο πλαίσιο του προτεινόμενου συστήματος εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές.

Ενίσχυση του υφιστάμενου ΣΕΔΕ και των φιλοδοξιών του

Οι αντιπροσωπίες θεωρούν τις προτάσεις για την αναδιαμόρφωση του ανώτατου ορίου και την αύξηση του γραμμικού συντελεστή μείωσης ως βασικά στοιχεία για την ενίσχυση της φιλοδοξίας του ΣΕΔΕ. Έγιναν δεκτές με ικανοποίηση από σειρά αντιπροσωπών, με ορισμένες να τάσσονται υπέρ της διερεύνησης τρόπων για την περαιτέρω αύξηση της φιλοδοξίας. Όσον αφορά την αναδιαμόρφωση του ανώτατου ορίου, υπήρξαν ορισμένα ερωτήματα όσον αφορά τον υπολογισμό του, την προβλεπόμενη αριθμητική αξία και τον αντίκτυπό του, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες ανησυχούν για το γεγονός ότι ενδέχεται να οδηγήσει σε απότομη αύξηση της τιμής του άνθρακα το έτος εισαγωγής του (επίσης υπό το πρίσμα των προτάσεων για το ΑΣΑ). Τα αρχικά σχόλια σχετικά με την προσθήκη 79 εκατομμυρίων δικαιωμάτων στο ανώτατο όριο για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επικεντρώθηκαν κυρίως στην αποσαφήνιση του υπολογισμού και της μεθοδολογίας. Έχουν τεθεί ορισμένα ερωτήματα σχετικά με τον αντίκτυπο του αυξημένου γραμμικού συντελεστή μείωσης.

Όσον αφορά τις διατάξεις για τη διαρροή άνθρακα/δωρεάν κατανομή, οι αντιπροσωπίες επικεντρώθηκαν σε μια πολύ λεπτομερή κατανόηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων αλλαγών. Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για τον στόχο να αποφευχθεί η ενεργοποίηση του διατομεακού διορθωτικού συντελεστή και, εν προκειμένω, αρκετές αντιπροσωπίες υποστήριξαν ρητά την προσέγγιση μιας πιο στοχευμένης δωρεάν κατανομής. Ωστόσο, έχουν διατυπωθεί ορισμένα ερωτήματα και ανησυχίες σχετικά με τις προτεινόμενες αλλαγές. Ειδικότερα, η πρόταση να τεθεί ως προϋπόθεση για την πλήρη δωρεάν κατανομή σε εγκαταστάσεις η εφαρμογή των συστάσεων του ενεργειακού ελέγχου που προβλέπονται στην οδηγία για την ενεργειακή απόδοση (OEA) προβληματίσε αρκετά ορισμένες αντιπροσωπίες, ενώ μερικές εξέφρασαν έντονες επιφυλάξεις. Ορισμένοι υποστήριξαν ότι αυτό θα οδηγούσε σε διαφορετική και άδικη μεταχείριση των εγκαταστάσεων που καλύπτονται από το σύστημα, δηλώνοντας, μεταξύ άλλων, ότι σκοπός της δωρεάν κατανομής δεν είναι η εφαρμογή των συστάσεων του ενεργειακού ελέγχου στο πλαίσιο της OEA. Ορισμένες αντιπροσωπίες αναγνώρισαν τον στόχο της πρότασης, αλλά έθεσαν ζητήματα σχετικά με τον πιθανό διοικητικό φόρτο που συνεπάγεται η εφαρμογή της. Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες για την αύξηση του μέγιστου ποσοστού επικαιροποίησης του δείκτη αναφοράς για τη δωρεάν κατανομή, διατυπώνοντας ανησυχίες όσον αφορά τον αντίκτυπο στη βιομηχανία τους. Επιπλέον, τέθηκαν ζητήματα π.χ. σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της δωρεάν κατανομής σε σχέση με την πενταετή διατήρηση στο ΣΕΔΕ ορισμένων εγκαταστάσεων, οι οποίες διαφορετικά δεν θα ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής, μετά την εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών τους.

Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην προτεινόμενη σταδιακή κατάργηση της δωρεάν κατανομής στο ΣΕΔΕ για τους τομείς που καλύπτονται από τον μηχανισμό συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (CBAM) με στόχο τη διασφάλιση της συμβατότητας των μέτρων της ΕΕ κατά της διαρροής άνθρακα με τον ΠΟΕ. Τα αρχικά σχόλια κυμάνθηκαν από πρόταση για τη διερεύνηση ταχύτερης σταδιακής κατάργησης (που θα επιτρέπει την ταχύτερη σταδιακή εφαρμογή του CBAM) έως την απαίτηση προσεκτικής προσέγγισης, με ορισμένες αντιπροσωπίες να υποδεικνύουν ότι η απόφαση για τη σταδιακή κατάργηση θα πρέπει να ληφθεί μόνο στο πλαίσιο επανεξέτασης μετά την πιλοτική φάση του CBAM. Οι αντιπροσωπίες ζήτησαν, μεταξύ άλλων, διευκρινίσεις για θέματα που αφορούν την ισότιμη μεταχείριση των προϊόντων που παράγονται από εγκαταστάσεις του ΣΕΔΕ και των προϊόντων εισαγωγής, υπογραμμίζοντας την ανάγκη να διασφαλιστεί ότι ο μηχανισμός CBAM θα παρέχει την ίδια προστασία από τη διαρροή άνθρακα με τη δωρεάν κατανομή. Τέθηκαν πολλά ερωτήματα σχετικά με τον αντίκτυπο της σταδιακής κατάργησης στην ανταγωνιστικότητα των παραγωγών της ΕΕ στις εξαγωγικές αγορές.

Όσον αφορά τους τομείς των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, δόθηκε έμφαση στην πλήρη αξιολόγηση των προτάσεων, ιδίως όσον αφορά τη συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών, τον αντίκτυπό τους στους τομείς και την ανταγωνιστικότητα, εξετάζοντας παράλληλα το διεθνές πλαίσιο και τις εθνικές συνθήκες (π.χ. ζητήματα συνδεσιμότητας). Όσον αφορά τις διασυνδέσεις με άλλους φακέλους, ορισμένες αντιπροσωπίες ζήτησαν να αξιολογηθεί ο σωρευτικός αντίκτυπος των προτάσεων για το ΣΕΔΕ, την πρωτοβουλία ReFuelEU Aviation, την πρωτοβουλία FuelEU Maritime και τη φορολόγηση της ενέργειας.

Οι αντιπροσωπίες αναγνωρίζουν γενικά την ανάγκη να συμβάλουν οι θαλάσσιες μεταφορές στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Γενικά, υποστηρίχθηκε η ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ, ενώ παράλληλα υπογραμμίστηκε η σημασία της διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ και της συνεκτίμησης των ειδικών εθνικών και γεωγραφικών συνθηκών. Ωστόσο, για ορισμένες αντιπροσωπίες, η ένταξη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και η απαλλαγή του από τις ανθρακούχες εκπομπές θέτουν ιδιαίτερες προκλήσεις και κινδύνους. Ορισμένες αντιπροσωπίες ζήτησαν να εξεταστούν προσεκτικά οι λεπτομέρειες ένταξης (π.χ. σταδιακή εφαρμογή του συστήματος, κατανομή των δικαιωμάτων προς εκπλειστηριασμό και αρμόδια οντότητα για την παράδοση των δικαιωμάτων) με την παράλληλη εξασφάλιση στήριξης στην έρευνα και καινοτομία και την απόδοση των εσόδων από τους πλειστηριασμούς στον οικολογικό προσανατολισμό του τομέα.

Όσον αφορά το προτεινόμενο πεδίο εφαρμογής και το επίπεδο φιλοδοξίας της επέκτασης του ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές, οι αντιπροσωπίες ζήτησαν διευκρινίσεις σχετικά με την προτεινόμενη κάλυψη του 50 % των εξωκοινοτικών πλόων και μερικές εξέφρασαν την επιθυμία να εξεταστεί το ενδεχόμενο αύξησης της φιλοδοξίας (π.χ. εκπομπές αερίων εκτός του CO₂ και ένταξη πλοίων κάτω των 5000 τόνων).

Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν επίσης αμφιβολίες για το κατά πόσον επαρκούν τα προτεινόμενα μέτρα για την αντίκρουση των προσπαθειών των παραγόντων της αγοράς να μειώσουν την έκθεσή τους στην τιμολόγηση του άνθρακα, επιλέγοντας να στραφούν, ιδίως, σε λιμένες εκτός ΕΕ πλησίον των κρατών μελών ή σε άλλους τρόπους μεταφοράς («αποφυγή της τιμολόγησης του άνθρακα»), και ζήτησαν τη λήψη περαιτέρω μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό, πολλές αντιπροσωπίες υπογράμμισαν την ανάγκη να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τον ναυτιλιακό κλάδο της ΕΕ.

Ορισμένες αντιπροσωπίες διερωτήθηκαν αν η ρήτρα επανεξέτασης παρέχει τη δυνατότητα πλήρους ευθυγράμμισης με μελλοντικό αγορακεντρικό μέτρο που θα συμφωνηθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, επιμένοντας στην ανάγκη αντίδρασης σε τυχόν σχετικές εξελίξεις.

Ορισμένες αντιπροσωπίες ζήτησαν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις προτεινόμενες διατάξεις όσον αφορά τη ρυθμιζόμενη οντότητα, τη διοικητική αρχή, καθώς και την επιβολή και τις ποινές, και ιδίως κατά πόσον οι τελευταίες είναι αναλογικές και ευθυγραμμισμένες με τις διεθνείς διαδικασίες. Επιπλέον, τέθηκαν ζητήματα σχετικά με τον αντίκτυπο στις τιμές των θαλάσσιων μεταφορών και την πιθανή αύξηση του διοικητικού φόρτου για τις εταιρείες και τις αρχές.

Όσον αφορά την πρόταση «ΣΕΔΕ-αεροπορικές μεταφορές», η αρχική εξέταση επικεντρώθηκε σε μάλλον λεπτομερή και τεχνικά ερωτήματα προκειμένου να αποσαφηνιστούν διάφορες διατάξεις της πρότασης και οι επιπτώσεις της, μεταξύ άλλων στην ανταγωνιστικότητα και τους καταναλωτές. Γενικά, υποστηρίζεται ο στόχος της περαιτέρω απαλλαγής του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές, με παράλληλη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες σε μια παγκόσμια αγορά. Ειδικότερα, όσον αφορά τα δύο κύρια χαρακτηριστικά της πρότασης, δηλαδή τη σταδιακή κατάργηση της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές και την εφαρμογή του CORSIA:

- Γενική αναγνώριση ότι η δωρεάν κατανομή θα πρέπει να καταργηθεί σταδιακά, με ορισμένες αντιπροσωπίες να προτιμούν τη βραδύτερη σταδιακή κατάργηση, μεταξύ άλλων λόγω της COVID-19, και να ζητούν επαρκή στήριξη του τομέα. Αρκετές άλλες αντιπροσωπίες υποστήριξαν την πρόταση ως προς τη μετάβαση στον πλήρη εκπλειστηριασμό, ή προτιμούν ταχύτερη ή ακόμη και άμεση σταδιακή κατάργηση.
- Όσον αφορά την πρόταση να εφαρμόζεται το CORSIA με τον κατάλληλο τρόπο μέσω της οδηγίας ΣΕΔΕ, υποβλήθηκαν ορισμένα ερωτήματα σχετικά με την επιλογή του πεδίου εφαρμογής (δηλαδή την εφαρμογή του CORSIA για τις πτήσεις εκτός του EOX και τη συνέχιση της εφαρμογής του ΣΕΔΕ για τις πτήσεις εντός του EOX και τις αναχωρήσεις πτήσεων προς το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ελβετία). Τα σχόλια επικεντρώθηκαν στην αναζήτηση διευκρινίσεων σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής, ιδίως όσον αφορά τη συνοχή με τη φιλοδοξία της συμφωνίας του Παρισιού και την ευθυγράμμιση με το CORSIA. Οι ερωτήσεις επικεντρώθηκαν, μεταξύ άλλων, στην ποιότητα των πιστωτικών μορίων και στην ορολογία που σχετίζεται με τα πιστωτικά μόρια, τις καλυπτόμενες χώρες και τη γραμμή βάσης.

Τα αρχικά σχόλια όσον αφορά τις προτάσεις για το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς (ΑΣΑ) επικεντρώθηκαν, μεταξύ άλλων, στις επιπτώσεις των προτάσεων για την τιμολόγηση του άνθρακα. Εστίασαν, αφενός, στην εξασφάλιση ισχυρού μηνύματος ως προς τις τιμές για τη στήριξη ενός φιλόδοξου ΣΕΔΕ και, αφετέρου, στον μετριασμό των διαταραχών των τιμών, ιδίως των απότομων αυξήσεων των τιμών, με ορισμένες αντιπροσωπίες να αμφισβητούν επίσης τις σωρευτικές επιπτώσεις της αναδιαμόρφωσης του ανώτατου ορίου και τις αλλαγές στο ΑΣΑ κατά το έτος της αναδιαμόρφωσης. Για τον σκοπό αυτό, τέθηκαν επίσης ορισμένα ερωτήματα σχετικά με τις προτεινόμενες αλλαγές στις παραμέτρους σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένου του κατώτατου ορίου για την ενεργοποίηση της παρέμβασης του ΑΣΑ και τους λόγους για τους οποίους, στο πλαίσιο αυτό, τα όρια δεν μειώνονται. Άλλες αντιπροσωπίες διερωτήθηκαν αν θα ήταν καταλληλότερα άλλα κριτήρια, ιδίως τα επίπεδα τιμών άνθρακα, για την ενεργοποίηση της παρέμβασης. Μία αντιπροσωπία πρότεινε το ΑΣΑ να θεωρηθεί ως μέσο για την αντιμετώπιση των ανισορροπιών μεταξύ των εσόδων και των δαπανών που καταβάλλουν οι εγκαταστάσεις ΣΕΔΕ στα κράτη μέλη τα οποία είναι δικαιούχοι του Ταμείου Εκσυγχρονισμού.

Όσον αφορά τη χωριστή πρόταση απόφασης για το ΑΣΑ με τη συνέχιση του διπλού ποσοστού πρόσληψης 24 % έως το 2030, αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν ρητά την υποστήριξή τους στην πρόταση, υπενθυμίζοντας την ανάγκη να συνεχιστεί η εξάλειψη του ιστορικού πλεονάσματος, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες δήλωσαν ότι έχουν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τον αντίκτυπό της.

Υπό το πρίσμα της πρόσφατης αύξησης των τιμών της ενέργειας, ορισμένες αντιπροσωπίες υπογράμμισαν την ανάγκη να ενισχυθεί, κατά προτεραιότητα, το άρθρο 29α σχετικά με τα «Μέτρα σε περίπτωση υπερβολικών διακυμάνσεων των τιμών» (που δεν αποτελεί μέρος της πρότασης της Επιτροπής), ώστε να καταστεί πιο δραστική. Ορισμένοι ζήτησαν επίσης να αντιμετωπιστεί η πιθανή κερδοσκοπία στην αγορά ΣΕΔΕ. Άλλοι έχουν προειδοποιήσει κατά των μέτρων που θα μπορούσαν να αποδυναμώσουν ή ακόμη και να υπονομεύσουν τη λειτουργία του ΣΕΔΕ. Ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν ότι η συζήτηση σχετικά με την αύξηση των τιμών της ενέργειας δεν θα πρέπει να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της δέσμης «Fit for 55».

Όσον αφορά τις οικονομικές διατάξεις ΣΕΔΕ, οι συζητήσεις επικεντρώνονται κυρίως στο μέγεθος, τις πηγές των πόρων, το πεδίο εφαρμογής και την κατανομή του Ταμείου Εκσυγχρονισμού και του Ταμείου Καινοτομίας καθώς και στις διατάξεις περί διάθεσης για ειδικό προορισμό.

Αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για την προτεινόμενη αύξηση του Ταμείου Εκσυγχρονισμού, ενώ ορισμένες πρότειναν περαιτέρω αύξηση, άλλες δε ζητούν αξιολόγηση της χρήσης της χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των αναμενόμενων επιπτώσεων της εν λόγω αύξησης στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής. Η προτεινόμενη εξαίρεση της στήριξης για επενδύσεις που σχετίζονται με ορυκτά καύσιμα (όχι μόνο στερεά ορυκτά καύσιμα) από τη χρηματοδότηση στο πλαίσιο του Ταμείου Εκσυγχρονισμού υποστηρίζεται ρητά από αρκετές αντιπροσωπίες, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες έχουν εκφράσει έντονες επιφυλάξεις και κάποιες υπενθύμισαν την παραπομπή στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Δεκεμβρίου του 2020 σχετικά με τον ρόλο των μεταβατικών τεχνολογιών όπως το φυσικό αέριο.

Διάφορες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την αύξηση του Ταμείου Καινοτομίας, ενώ άλλες εξέφρασαν αμφιβολίες. Ορισμένες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τις πηγές των πόρων του Ταμείου Καινοτομίας, ιδίως από δικαιώματα από το χωριστό ΣΕΔΕ για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, και δικαιώματα που προκύπτουν από τη μείωση της δωρεάν κατανομής σε τομείς που περιλαμβάνονται στον CBAM.

Σε γενικές γραμμές, οι αντιπροσωπίες εκφράζουν ικανοποίηση για τη διευκρίνιση ότι όλοι οι τομείς που υπάγονται στο ΣΕΔΕ μπορούν να επωφεληθούν από το Ταμείο Καινοτομίας, καθώς και για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής, ώστε να μπορεί να παρέχει στήριξη σε έργα μέσω ανταγωνιστικών διαγωνιστικών μηχανισμών, όπως οι συμβάσεις επί διαφοράς για τον άνθρακα. Ορισμένες θεώρησαν ότι ιδίως ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών, ως νέος τομέας στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ, πρέπει να επωφεληθεί από επαρκή χρηματοδότηση, για παράδειγμα μέσω της διάθεσης για ειδικό προορισμό. Διατυπώθηκε επίσης πρόταση σχετικά με τη σύσταση ειδικού ταμείου για τη στήριξη της πράσινης μετάβασης του ναυτιλιακού τομέα. Ορισμένες αντιπροσωπίες ζήτησαν μεγαλύτερη γεωγραφική ισορροπία στην κατανομή των έργων στο πλαίσιο του Ταμείου Καινοτομίας.

Αρκετές αντιπροσωπίες ζήτησαν διευκρινίσεις σχετικά με την υποχρεωτική διάθεση όλων των εσόδων από πλειστηριασμούς για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα και την ενέργεια, τονίζοντας ζητήματα συμβατότητας με τις εθνικές δημοσιονομικές αρχές. Πολλές υπογράμμισαν ότι οι δημοσιονομικές διατάξεις πρέπει να αξιολογηθούν υπό το πρίσμα της επικείμενης πρότασης της Επιτροπής σχετικά με την απόφαση για τους ιδίους πόρους και των επιπτώσεών της στο μερίδιο των κρατών μελών στα έσοδα από πλειστηριασμούς. Παρόμοιες παρατηρήσεις διατυπώθηκαν επίσης για τα έσοδα που αναμένονται από το προτεινόμενο χωριστό ΣΕΔΕ για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσής τους για ειδικό σκοπό.

Όσον αφορά άλλα θέματα, σημειώνεται ότι οι εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν βιομάζα αποτελούν ιδιαίτερη προτεραιότητα για ορισμένες αντιπροσωπίες. Στο πλαίσιο αυτό, λίγες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες ότι η προτεινόμενη χαμηλότερη οριακή τιμή 95 % για την καύση βιομάζας μηδενικού συντελεστή θα δημιουργήσει κίνητρα για τη χρήση ορυκτών καυσίμων από τις εν λόγω εγκαταστάσεις.

ii) Κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών (ESR)³

8. Κύριος στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι να αυξηθεί η συμβολή του ESR στη συνολική κλιματική φιλοδοξία της ΕΕ για το 2030 με τον καθορισμό ενός νέου στόχου σε επίπεδο ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στους τομείς που καλύπτονται από τον ESR κατά 40 % (από το σημερινό 29 %), σε σύγκριση με το 2005, και να επικαιροποιηθούν αναλόγως οι εθνικοί στόχοι των κρατών μελών.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την κα Jessica Polfjård (EPP, ΣΔ) ως εισηγήτρια της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI). Οι εργασίες σχετικά με τον φάκελο βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο και, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, δεν έχουν κοινοποιηθεί τελικά χρονοδιαγράμματα.

Ζητήθηκε η γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με τις προτάσεις, αλλά δεν έχουν ακόμη γνωμοδοτήσει.

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας, η Ομάδα «Περιβάλλον» εξέτασε την πρόταση και την εκτίμηση επιπτώσεων σε τρεις συνεδριάσεις, οι οποίες επέτρεψαν την ολοκλήρωση της προκαταρκτικής πρώτης ανάγνωσης της πρότασης. Ενώ υπάρχει γενική υποστήριξη για την αυξημένη συνολική φιλοδοξία της πρότασης, οι περισσότερες αντιπροσωπίες ακόμη μελετούν λεπτομερέστερα την πρόταση και, ως εκ τούτου, οι απόψεις ή οι θέσεις τους είναι προκαταρκτικές σε αυτό το στάδιο. Κατά συνέπεια, οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στην αποσαφήνιση των νέων στοιχείων της πρότασης σε σύγκριση με τον ισχύοντα ESR. Κατά τις συνεδριάσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα, η Επιτροπή προσπάθησε να παράσχει διευκρινίσεις και απαντήσεις στα ερωτήματα τα οποία έθεσαν οι αντιπροσωπίες και αφορούν ιδίως τους προτεινόμενους στόχους, τις δυνατότητες ευελιξίας και το συμπληρωματικό αποθεματικό, μεταξύ άλλων και σε σχέση με άλλες προτάσεις «Fit for 55».

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

Η πρόταση διατηρεί το ισχύον πεδίο εφαρμογής του ESR, το οποίο περιλαμβάνει τις οδικές μεταφορές και τα κτίρια. Οι αντιπροσωπίες επιδοκιμάζουν κατ' αρχήν το γεγονός ότι το πεδίο εφαρμογής δεν έχει αλλάξει, αλλά ζήτησαν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ του ESR και της προτεινόμενης νέας εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η ταυτόχρονη επέκταση της εμπορίας εκπομπών σε αυτούς τους δύο τομείς στο πλαίσιο της προτεινόμενης αναθεώρησης της οδηγίας για το ΣΕΔΕ θα στηρίξει τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους στόχους τους βάσει του ESR αντί να τους υποκαταστήσουν.

Η προσέγγιση που χρησιμοποιείται για την επικαιροποίηση των προτεινόμενων εθνικών στόχων των κρατών μελών εξακολουθεί να βασίζεται στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ με περιορισμένες διορθώσεις ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ανησυχίες σχετικά με την οικονομική αποδοτικότητα. Ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες εκφράζουν ικανοποίηση για το γεγονός ότι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ παραμένει η βάση για τον υπολογισμό, άλλες ανησυχούν διότι η χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία δεν αντικατοπτρίζει επαρκώς το κριτήριο της οικονομικής αποδοτικότητας και δεν συμβάλλει στη σύγκλιση συν τω χρόνω, ιδίως δεδομένου ότι το εύρος-στόχος των 40 ποσοστιαίων μονάδων παραμένει αμετάβλητο σε σχέση με τον ισχύοντα ESR. Ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν δεδηλωμένα ότι οι αντίστοιχοι νέοι στόχοι τους αποτελούν μεγάλη πρόκληση. Κατόπιν αιτήματος των αντιπροσωπιών, η Επιτροπή παρέσχε ορισμένες πρόσθετες πληροφορίες και παραπομπές σε στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό των εθνικών στόχων.

Επιπλέον, ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες ότι η προτεινόμενη επανεξέταση των δεδομένων για τις εκπομπές από τις εθνικές απογραφές, η οποία προτείνεται να πραγματοποιηθεί το 2025, και η επακόλουθη αναπροσαρμογή των ετήσιων δικαιωμάτων εκπομπής των κρατών μελών για τα έτη 2026-2030 ενδέχεται να προκαλέσουν αβεβαιότητα στα κράτη μέλη. Η αναπροσαρμογή, στο πλαίσιο της τεχνικής επικαιροποίησης του πλαισίου για τον καθορισμό των ετήσιων δικαιωμάτων εκπομπής των κρατών μελών, προτείνεται επειδή οι επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 και η ανάκαμψη από αυτήν όσον αφορά την οικονομία και το επίπεδο εκπομπών της ΕΕ είναι άγνωστες και δεν μπορούν ακόμη να ποσοτικοποιηθούν πλήρως. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η αναπροσαρμογή έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι η ποσότητα των ετήσιων δικαιωμάτων εκπομπής εξακολουθεί να επιτρέπει μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και λαμβάνει υπόψη την πιθανή ανάκαμψη, αποφεύγοντας παράλληλα τη συσσώρευση υπερβολικών πλεονασμάτων.

Όσον αφορά τις δυνατότητες ευελιξίας που προβλέπονται στον ESR, οι αντιπροσωπίες γενικά συμφωνούν ότι ο ρόλος των δυνατοτήτων ευελιξίας θα είναι σημαντικός στο να βοηθήσουν τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους εθνικούς τους στόχους με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, προστατεύοντας παράλληλα την περιβαλλοντική ακεραιότητα. Η πρόταση της Επιτροπής διατηρεί τις γενικές δυνατότητες ευελιξίας (αποταμίευση και δανεισμός, εμπορία ετήσιων δικαιωμάτων εκπομπής μεταξύ των κρατών μελών), ενώ προτείνονται ορισμένες αλλαγές στην ευελιξία του ΣΕΔΕ (αυξημένη πρόσβαση της Μάλτας) και στην ευελιξία LULUCF, η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν περιορισμένο αριθμό καθαρών απορροφήσεων από τον τομέα LULUCF για τη συμμόρφωση με τον στόχο τους βάσει του ESR. Όσον αφορά το τελευταίο, αρκετές αντιπροσωπίες ζήτησαν περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τις προτεινόμενες αλλαγές στην ευελιξία LULUCF και το σκεπτικό για τον διαχωρισμό της χρήσης του συνολικού μέγιστου ποσού ευελιξίας μεταξύ των δύο πενταετών περιόδων συμμόρφωσης χωρίς να προβλέπεται καμία δυνατότητα μεταφοράς από την πρώτη περίοδο (2021-2025) στη δεύτερη (2026-2030). Σύμφωνα με την Επιτροπή, αυτό συνδέεται με την αλλαγή της λογιστικής μεθοδολογίας που προτείνεται στον κανονισμό LULUCF για την περίοδο 2026-2030, καθώς και με το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα.

Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης ένα νέο, προαιρετικό αποθεματικό, το οποίο θα αποτελείται από τυχόν πιστώσεις LULUCF που παραμένουν αχρησιμοποίητες στο τέλος της δεύτερης περιόδου συμμόρφωσης. Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να έχουν πρόσβαση στο αποθεματικό, προκειμένου να συμμορφωθούν με τον στόχο τους βάσει ESR για το 2030, υπό την προϋπόθεση ότι η ΕΕ έχει επιτύχει τον συνολικό στόχο της για το 2030, λαμβάνοντας υπόψη το ανώτατο όριο για τη συνεισφορά των καθαρών απορροφήσεων δυνάμει του ευρωπαϊκού νόμου για το κλίμα. Αρκετές αντιπροσωπίες ζήτησαν επίσης περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον στόχο του νέου συμπληρωματικού αποθεματικού, την αναμενόμενη λειτουργία του και τη δυνατότητά του να βοηθήσει τα κράτη μέλη να συμμορφωθούν με τους στόχους τους βάσει του ESR, ενώ ορισμένες εκφράζουν τη λύπη τους για την έλλειψη προβλεψιμότητας για τα κράτη μέλη, δεδομένου ότι δεν θα γνωρίζουν τη διαθεσιμότητά του έως το τέλος της διαδικασίας συμμόρφωσης.

Εκτός από τα ερωτήματα σχετικά με την ταυτόχρονη λειτουργία των δυνατοτήτων ευελιξίας που προβλέπονται στις προτάσεις ESR και LULUCF, λίγες αντιπροσωπίες διερωτήθηκαν αν θα ήταν δυνατόν να αυξηθεί η χρήση ή η πρόσβαση στην εφάπαξ ευελιξία μεταξύ ΣΕΔΕ και ESR για την ενίσχυση της οικονομικής αποδοτικότητας των μειώσεων των εκπομπών.

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

9. Κύριος στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι να ενισχυθεί η συμβολή του τομέα LULUCF στην αυξημένη συνολική κλιματική φιλοδοξία της ΕΕ για το 2030, με τον καθορισμό στόχου 310 εκατομμυρίων τόνων ισοδυνάμου CO₂ σε επίπεδο ΕΕ για καθαρές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα LULUCF το 2030.

Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI) είναι η κυρίως αρμόδια, με εισηγητή τον κ. Ville Niinistö (Greens/EFA, ΦΙ). Ο κ. Norbert Lins (EPP, ΓΕ) ορίστηκε εισηγητής για την Επιτροπή Γεωργίας και Ανάπτυξης της Υπαίθρου (AGRI), η οποία είναι συνδεδεμένη επιτροπή με συντρέχουσα αρμοδιότητα για συγκεκριμένες διατάξεις (άρθρο 2 παράγραφος 3 και άρθρο 4 παράγραφος 4). Οι εργασίες σχετικά με τον φάκελο βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο και, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διατίθενται επί του παρόντος, δεν έχει κοινοποιηθεί τελικό χρονοδιάγραμμα.

Ζητήθηκε η γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με τις προτάσεις, αλλά δεν έχουν ακόμη γνωμοδοτήσει.

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

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας, η Ομάδα «Περιβάλλον» εξέτασε την πρόταση και την εκτίμηση επιπτώσεων σε τέσσερις συνεδριάσεις, οι οποίες επέτρεψαν την ολοκλήρωση της προκαταρκτικής πρώτης ανάγνωσης της πρότασης. Στο παρόν στάδιο, οι απόψεις που εξέφρασαν οι αντιπροσωπίες είναι ως επί το πλείστον προκαταρκτικές και οι συζητήσεις σε τεχνικό επίπεδο σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής επικεντρώθηκαν κυρίως στην αποσαφήνιση των προτεινόμενων τροποποιήσεων του ισχύοντος κανονισμού, ιδίως στο πλαίσιο των σημαντικών αλλαγών στο συνολικό καθεστώς από το 2026 και μετά. Τα περισσότερα από τα ερωτήματα και ανησυχίες που έχουν εκφραστεί μέχρι στιγμής αφορούν τους εθνικούς στόχους για το 2030, το πλαίσιο που προβλέπεται μετά το 2030, τις δυνατότητες ευελιξίας που έχουν σχεδιαστεί για να βοηθήσουν τα κράτη μέλη να συμμορφωθούν με τους στόχους τους (συμπεριλαμβανομένης της αλληλεπίδρασης με τις δυνατότητες ευελιξίας και το συμπληρωματικό αποθεματικό που προτείνεται στον ESR), τον μηχανισμό συμμόρφωσης και επιβολής ποινής, καθώς και τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων.

Από το 2021 έως το 2025, η πρόταση διατηρεί τον ισχύοντα κανόνα «χωρίς χρέωση», που σημαίνει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι το άθροισμα των συνολικών εκπομπών δεν υπερβαίνει το άθροισμα των συνολικών απορροφήσεων που παράγονται από τον τομέα μετά την εφαρμογή των σχετικών λογιστικών κανόνων και την ευελιξία με τον τομέα του ESR. Για την περίοδο 2026-2030, η πρόταση θέτει ως στόχο σε επίπεδο ΕΕ 310 εκατομμύρια τόνους ισοδυνάμου CO₂ καθαρών απορροφήσεων στον τομέα LULUCF έως το 2030. Ο στόχος αυτός κατανέμεται μεταξύ των κρατών μελών ως δεσμευτικοί εθνικοί στόχοι με βάση τις τρέχουσες επιδόσεις μετριασμού του τομέα LULUCF και το μερίδιό τους στη διαχειριζόμενη γη στην ΕΕ. Το 2025, η Επιτροπή προτείνει την έκδοση εκτελεστικής πράξης για τον καθορισμό ετήσιων στόχων για κάθε κράτος μέλος, βάσει γραμμικής πορείας. Από το 2031 και μετά, η Επιτροπή προτείνει τη συγχώνευση των εκπομπών του τομέα της γεωργίας εκτός του CO₂ με τις απορροφήσεις και τις εκπομπές στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού LULUCF, ώστε να δημιουργηθεί ένας νέος ενιαίος πυλώνας που θα καλύπτει τη χρήση γης, τη δασοπονία και τη γεωργία. Επιπλέον, η πρόταση θέτει τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2035 σε επίπεδο ΕΕ στον συνδυασμένο τομέα. Επιπλέον, η πρόταση καθορίζει μια διαδικασία με την οποία, έως το τέλος του 2025, η Επιτροπή θα υποβάλει νομοθετική πρόταση στην οποία θα καθορίζονται οι συνεισφορές των κρατών μελών στον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στον συνδυασμένο τομέα της γης.

Οι αντιπροσωπίες αναγνωρίζουν γενικά τον σημαντικό ρόλο του τομέα LULUCF στην πολιτική της ΕΕ για το κλίμα και την αυξημένη συνολική φιλοδοξία της. Ωστόσο, στις αρχικές τους απόψεις, ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τους εθνικούς στόχους που προτείνονται για το 2030, συμπεριλαμβανομένων του επιπέδου φιλοδοξίας τους, των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους και του προτεινόμενου νέου μηχανισμού συμμόρφωσης. Πολλές αμφισβήτησαν τον τρόπο με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη στην κατανομή-στόχο τα εθνικά χαρακτηριστικά, όπως οι φυσικές γεωγραφικές συνθήκες και η ηλικιακή διάρθρωση του δάσους, καθώς και η ανάγκη να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βελτίωση των καταβοθρών. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες ανησυχούν διότι η προτεινόμενη διαδικασία για τον επακόλουθο καθορισμό ετήσιων στόχων για τα έτη 2026-2029 βάσει γραμμικής πορείας δεν είναι κατάλληλη για έναν τομέα που χαρακτηρίζεται από μεγάλες ετήσιες διακυμάνσεις και για τον ίδιο λόγο δεν θα ήταν σκόπιμο να ελεγχθεί η συμμόρφωση σε ένα μόνο έτος. Αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν επίσης ανησυχίες σχετικά με την εφαρμογή του προτεινόμενου μηχανισμού τεχνικών διορθώσεων και ζήτησαν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την προβλεπόμενη διαδικασία και τα αποτελέσματα. Στο παρόν στάδιο, εκκρεμούν πολλά ερωτήματα σχετικά με το πλαίσιο που προβλέπεται μετά το 2030, τα οποία σύμφωνα με ορισμένες αντιπροσωπίες είναι ίσως πρόωρο να συμπεριληφθούν στη συγκεκριμένη πρόταση.

Οι συζητήσεις σχετικά με τις δυνατότητες ευελιξίας επικεντρώθηκαν μέχρι τώρα στην αποσαφήνιση των τεχνικών πτυχών τους και των αλλαγών στις υφιστάμενες δυνατότητες ευελιξίας μετά το 2025, καθώς και στην καλύτερη κατανόηση των συνδέσεων μεταξύ των δυνατοτήτων ευελιξίας στις προτάσεις ESR και LULUCF, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού νόμου για το κλίμα. Από το 2026, δεν θα είναι πλέον δυνατή η αποταμίευση των πλεονασμάτων απορροφήσεων από την περίοδο 2021-2025 έως την περίοδο 2026-2030. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να εμπορεύονται τα πλεονάσματά τους. Η υφιστάμενη ευελιξία όσον αφορά τη χρήση γης θα καταστεί πιο ολοκληρωμένη κατά τη δεύτερη περίοδο, με τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής από τις διαχειριζόμενες δασικές εκτάσεις σε όλες τις κατηγορίες υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη γη. Η συνολική δυνατή ποσότητα της ευελιξίας θα διαιρεθεί σε δύο μέρη και η χρήση της θα εξαρτηθεί από τη συμμόρφωση σε επίπεδο ΕΕ με τους στόχους και για τις δύο περιόδους. Κατά τη δεύτερη περίοδο, η ευελιξία χρήσης γης προορίζεται να λειτουργήσει ως ενιαίο μέσο ευελιξίας και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εξάλειψη των διακυμάνσεων μεταξύ των ετών. Επιπλέον, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί πρόσθετος μηχανισμός για να βοηθηθούν τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν φυσικές διαταραχές και στις δύο περιόδους.

Γενικά, οι αντιπροσωπίες αναγνωρίζουν ότι οι δυνατότητες ευελιξίας, ιδίως όσον αφορά τα συμβάντα φυσικών διαταραχών, θα είναι πολύ σημαντικές για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση των κρατών μελών με την αυξημένη φιλοδοξία μετά το 2025. Ωστόσο, εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την καταλληλότητα των προτεινόμενων δυνατοτήτων ευελιξίας εν προκειμένω, ιδίως όταν η διαθεσιμότητα της ευελιξίας εξαρτάται από την επίτευξη του συνολικού στόχου της ΕΕ. Έχουν τεθεί ερωτήματα για τη διακοπή της δυνατότητας των κρατών μελών να αποταμιεύουν πλεονάσματα απορροφήσεων LULUCF από την περίοδο «χωρίς χρέωση» των ετών 2021-2025 για χρήση κατά την περίοδο 2026-2030, καθώς και για το ότι η πρόταση δεν επιτρέπει την αποταμίευση πλεονασμάτων απορροφήσεων εντός της δεύτερης περιόδου συμμόρφωσης στο πλαίσιο των ετήσιων στόχων.

Η πρόταση περιλαμβάνει τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1999 για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης⁵, ο οποίος περιέχει τους κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και τις απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και για την παρακολούθηση της προόδου των κρατών μελών ως προς την επίτευξη των στόχων τους δυνάμει του κανονισμού LULUCF. Οι τροποποιήσεις αυτές περιλαμβάνουν μέτρα για παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων με μεγαλύτερη ακρίβεια καθώς και απαιτήσεις για την παρακολούθηση και την υποβολή αναφορών σχετικά με τις εκπομπές και τις απορροφήσεις με τη χρήση προηγμένων τεχνολογιών που διατίθενται στο πλαίσιο προγραμμάτων της Ένωσης, όπως το Copernicus, και ψηφιακών δεδομένων που συλλέγονται στο πλαίσιο της Κοινής Γεωργικής Πολιτικής. Με τη βοήθεια των νέων δεδομένων που καθίστανται διαθέσιμα μετά την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων στα συστήματα απογραφής, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να παρέχουν πρόσθετες πληροφορίες στις εκθέσεις συμμόρφωσής τους σχετικά με τις δύο περιόδους, το 2027 και το 2032 αντίστοιχα, συμπεριλαμβανομένης αξιολόγησης των συνεργειών και των αντισταθμίσεων μεταξύ εθνικών πολιτικών και μέτρων, με σκοπό τη μετάβαση σε μέτρα περισσότερο προσανατολισμένα στην πολιτική αντί να διασφαλίζουν μόνο τη συνοχή στο επίπεδο της λογιστικής.

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1).

Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες ότι οι νέες απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων ενέχουν τον κίνδυνο να καταστεί αρκετά πιο περίπλοκη η απογραφή των αερίων θερμοκηπίου, ορισμένες δε ανέφεραν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες θα πρέπει να περιορίζονται στις αναγκαίες για την παρακολούθηση της προόδου και την επανεξέταση των εκπομπών και των απορροφήσεων στον συγκεκριμένο τομέα. Αρκετές αντιπροσωπίες ανησυχούν επίσης μήπως οι νέες απαιτήσεις συνεπάγονται πρόσθετο κόστος, διοικητικό φόρτο ή επικάλυψη των εργασιών. Γενικά, οι αντιπροσωπίες θεωρούν ότι απαιτείται περισσότερη συζήτηση σε τεχνικό επίπεδο για την καλύτερη κατανόηση των απαιτήσεων και των επιπτώσεών τους.

iv) Κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά⁶

10. Στόχος της πρότασης είναι να συμβάλει στην ενίσχυση της συνολικής φιλοδοξίας της ΕΕ με την αύξηση των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2030 για τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και με τον καθορισμό στόχου 100 % για το 2035, τονώνοντας έτσι την καινοτομία και διασφαλίζοντας ότι η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία διατηρεί και ενισχύει την παγκόσμια ανταγωνιστικότητά της. Η ενισχυμένη φιλοδοξία θα στηρίζει, μεταξύ άλλων, τα κράτη μέλη στην επίτευξη των δεσμευτικών εθνικών στόχων τους στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών.

Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων είναι αρμόδια για την πρόταση. Ο κ. Jan Huitema (Renew, KX) ορίστηκε εισηγητής. Οι εργασίες σχετικά με τον φάκελο βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο και, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, δεν έχουν κοινοποιηθεί τελικά χρονοδιαγράμματα.

Ζητήθηκε η γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με την πρόταση, αλλά δεν έχουν ακόμη γνωμοδοτήσει.

⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (έγγρ. 10906/21 + ADD 1-5).

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας, η Ομάδα «Περιβάλλον» πραγματοποίησε τρεις συνεδριάσεις για την εξέταση της πρότασης και της εκτίμησης επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης μίας κατ' άρθρο εξέτασης. Ενώ οι αρχικές συζητήσεις αποσαφήνισαν διάφορα ζητήματα, οι περισσότερες αντιπροσωπίες μελετούν ακόμη την πρόταση και, ως εκ τούτου, οι απόψεις ή οι θέσεις τους είναι ως επί το πλείστον προκαταρκτικές. Ωστόσο, οι αρχικές συζητήσεις κατέδειξαν προτιμήσεις όσον αφορά τη φιλοδοξία για τα επίπεδα-στόχους. Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι ορισμένες αντιπροσωπίες δεν έχουν παράσχει ή έχουν παράσχει μόνο εν μέρει προκαταρκτικές ενδείξεις σχετικά με τα προτεινόμενα επίπεδα-στόχους.

Υπάρχει γενική αντίληψη ότι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να συμβάλει στην ενίσχυση της συνολικής κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ για το 2030 και το 2050. Σύμφωνα με ορισμένες αντιπροσωπίες, η πρόταση έχει καίρια σημασία για την επίτευξη της συνολικής φιλοδοξίας και για την πραγμάτωση των αυξημένων εθνικών στόχων τους στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών. Ορισμένες αντιπροσωπίες υπογράμμισαν ότι η φιλοδοξία θα πρέπει να εξεταστεί με συνεκτικό τρόπο με άλλες προτάσεις της δέσμης «Fit for 55» και ιδίως με την πρόταση κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR).

Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στους αυξημένους στόχους, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του στόχου του 100 % για το 2035, ο οποίος απαιτεί όλα τα νέα αυτοκίνητα και ημιφορτηγά να έχουν καταστεί οχήματα μηδενικών εκπομπών έως την ημερομηνία αυτή και συνεπάγεται de facto σταδιακή κατάργηση του κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Αρκετές αντιπροσωπίες ζήτησαν ή θα μπορούσαν να υποστηρίξουν υψηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας, υποστηρίζοντας ότι η ταχύτερη δημιουργία οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι εφικτή και απαιτείται υπό το πρίσμα της συνολικής φιλοδοξίας. Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι τα οχήματα μηδενικών εκπομπών καθίστανται ήδη ευρέως διαθέσιμα και η υιοθέτησή τους από την αγορά αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά. Η ενίσχυση της φιλοδοξίας θα επισπεύσει την παραγωγή των εν λόγω οχημάτων και θα τα καταστήσει πιο προσιτά από οικονομική άποψη, μεταξύ άλλων στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων. Ειδικότερα, οι αντιπροσωπίες αυτές επιθυμούν να προωθήσουν τον στόχο του 100 % έως το 2030. Ορισμένες έχουν ζητήσει πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες των κρατών μελών να λάβουν πρόσθετα μέτρα σε εθνικό επίπεδο (ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν πολιτικές/σχέδια για ταχύτερη σταδιακή κατάργηση από ό,τι προτείνει η Επιτροπή). Ορισμένες αντιπροσωπίες πρότειναν να αυξηθούν οι στόχοι για το 2025 και να τεθεί ενδιάμεσος στόχος μεταξύ 2025 και 2030, αμφισβητώντας επίσης τους διαφοροποιημένους στόχους για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά το 2030.

Αντιθέτως, άλλες αντιπροσωπίες υποστήριξαν τη διατήρηση των ισχυόντων στόχων για το 2025 και των διαφοροποιημένων στόχων για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, όπως προτείνει η Επιτροπή.

Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν τουλάχιστον προκαταρκτική υποστήριξη για το προτεινόμενο επίπεδο φιλοδοξίας, αν και κάποιες με επιφυλάξεις ή διαφοροποιήσεις. Προτάθηκε ο στόχος του 100 % για το 2035 να συνοδεύεται από κάποιο είδος παρέκκλισης για τα οχήματα χαμηλών εκπομπών με τις καλύτερες επιδόσεις έως το 2039.

Για ορισμένες αντιπροσωπίες, το προτεινόμενο επίπεδο φιλοδοξίας αποτελεί πηγή ανησυχίας, ιδίως ο στόχος του 100 % για το 2035, τον οποίο ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν κατηγορηματικά απαράδεκτο. Όσον αφορά τους στόχους για το 2030, ορισμένοι έχουν δηλώσει μέχρι στιγμής ότι διαφωνούν με την πρόταση της Επιτροπής. Ανησυχίες εκφράστηκαν για το αν η σταδιακή κατάργηση του κινητήρα εσωτερικής καύσης είναι πρόωρη και απαιτείται περισσότερος χρόνος· ορισμένες αντιπροσωπίες προτείνουν η απόφαση για τη σταδιακή κατάργηση να ληφθεί μόνο στο πλαίσιο της επόμενης επανεξέτασης που θα μπορούσε να επισπευσθεί και να διεξαχθεί το 2026. Οι αντιπροσωπίες αυτές τόνισαν ορισμένες παραμέτρους στο πλαίσιο αυτό, ιδίως την ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές καταστάσεις των κρατών μελών όσον αφορά την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών λόγω των διαφορών στην ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης και στην αγοραστική δύναμη· και ότι η σταδιακή κατάργηση του κινητήρα εσωτερικής καύσης αντιβαίνει στην αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Τονίστηκε επίσης ότι θα πρέπει να συνυπολογιστεί ο αντίκτυπος της αλλαγής στην κατασκευή και των επακόλουθων απωλειών θέσεων εργασίας, όπερ απαιτεί ουσιαστική δράση, μεταξύ άλλων, για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση των εργαζομένων. Επιπλέον, έχουν τεθεί ζητήματα οικονομικής προσιτότητας της ηλεκτρικής ενέργειας και διαθεσιμότητας συσσωρευτών και πρώτων υλών.

Ζητήθηκε να εξεταστεί ο αντίκτυπος της πρότασης στην αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων ορισμένων κρατών μελών και τονίστηκε ότι η ταχύτερη υιοθέτηση αυτοκινήτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε κράτη μέλη υψηλότερου εισοδήματος θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση των εξαγωγών παλαιότερων πιο ρυπογόνων αυτοκινήτων σε κράτη μέλη χαμηλού εισοδήματος. Μολονότι αναγνωρίζεται ότι το ζήτημα δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί στον παρόντα κανονισμό, προτείνεται στην Επιτροπή να το παρακολουθεί, π.χ. στο πλαίσιο της διαδικασίας έκθεσης προόδου/επανεξέτασης, και να εξετάσει διεξοδικότερα πιθανές λύσεις.

Ορισμένες αντιπροσωπίες ζήτησαν ή θα μπορούσαν να δεχτούν να συμπεριληφθεί η συμβολή των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών όταν αξιολογείται η συμμόρφωση των κατασκευαστών οχημάτων με τους στόχους τους. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες υποστηρίζουν σθεναρά τα αντίθετα επιχειρήματα της Επιτροπής, μεταξύ άλλων ότι τα καύσιμα αυτά κατευθύνονται καλύτερα προς άλλους τομείς που είναι δυσκολότερο να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Μερικές αντιπροσωπίες επιθυμούν να τερματιστεί η χρήση της λεγόμενης παραμέτρου μάζας κατά τον καθορισμό των στόχων ειδικών εκπομπών για τους κατασκευαστές και, ως εκ τούτου, της κατανομής των προσπαθειών μεταξύ τους.

Όσον αφορά τον μηχανισμό παροχής κινήτρων για την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που συμφωνήθηκε κατά την τελευταία αναθεώρηση του κανονισμού, η Επιτροπή προτείνει τη σταδιακή κατάργησή του έως το 2030, λαμβάνοντας υπόψη την αυστηρότητα του στόχου ως την κύρια κινητήρια δύναμη για την υιοθέτησή τους. Από τις παρατηρήσεις που έχουν διατυπωθεί μέχρι σήμερα προκύπτει ότι διάφορες αντιπροσωπίες υποστηρίζουν την πρόταση αυτή, ενώ ορισμένες τάσσονται υπέρ της ταχύτερης σταδιακής κατάργησης και δηλώνουν ότι, στην παρούσα μορφή της, ενέχει κίνδυνο υπονόμησης των φιλοδοξιών. Άλλες τάσσονται κατά της προτεινόμενης σταδιακής κατάργησης, υπογραμμίζοντας ότι παρέχει ιδιαίτερα κίνητρα για την υποστήριξη της υιοθέτησης των εν λόγω οχημάτων στα κράτη μέλη τα οποία επί του παρόντος δεν τα έχουν υιοθετήσει σε μεγάλο βαθμό. Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν επιφυλάξεις για τον τερματισμό της παρέκκλισης του κατασκευαστή με μικρό όγκο παραγωγής, δεδομένου ότι παρέχει πολύ περιορισμένα οφέλη από τη μείωση των εκπομπών, αλλά λαμβάνει υπόψη ορισμένα χαρακτηριστικά της αγοράς. Άλλες εξέφρασαν την υποστήριξή τους στην πρόταση.

Οι αρχικές συζητήσεις κατέδειξαν υποστήριξη για την προώθηση της επανεξέτασης που έχει προγραμματιστεί για το 2028, με τις αντιπροσωπίες να προτείνουν ορισμένα πρόσθετα ζητήματα που πρέπει να επανεξεταστούν ή να συμπεριληφθούν στην προβλεπόμενη έκθεση προόδου, πρβλ. επίσης τις συζητήσεις σχετικά με την προτεινόμενη φιλοδοξία.

ν) Κανονισμός για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα⁷ (KTK)

11. Η πρόταση αποσκοπεί στον μετριασμό των κοινωνικών και διανεμητικών επιπτώσεων του συστήματος εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές με τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα (κανονισμός KTK) με σκοπό τη στήριξη των ευάλωτων νοικοκυριών, των πολύ μικρών επιχειρήσεων και των χρηστών των μέσων μεταφοράς. Με βάση τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα που θα αναπτύξουν τα κράτη μέλη, η πρόταση στηρίζει μέτρα και επενδύσεις για τη μείωση των εκπομπών των ευάλωτων ομάδων στους εν λόγω τομείς και μπορεί επίσης να καλύψει την προσωρινή άμεση εισοδηματική στήριξη.

Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τόσο η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI) όσο και η Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων (EMPL) είναι κυρίως αρμόδιες επιτροπές στο πλαίσιο κοινής διαδικασίας επιτροπών. Η Επιτροπή Προϋπολογισμών (BUDG) είναι συνδεδεμένη επιτροπή με αποκλειστική αρμοδιότητα σε θέματα που αφορούν άμεσα τους ιδίους πόρους. Η κα Esther de Lange (EPP, KX) ορίστηκε εισηγήτρια για την ENVI, ο κ. David Casa (EPP, MA) για την EMPL και η κα Margarida Marques (S&D, ΠΡ) για την BUDG. Οι εργασίες σχετικά με τις προτάσεις βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο και, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, δεν έχουν κοινοποιηθεί τελικά χρονοδιαγράμματα.

Ζητήθηκε η γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με την πρόταση, αλλά δεν έχουν ακόμη γνωμοδοτήσει.

⁷ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα (έγγρ. 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Η ad hoc Ομάδα για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα (AHWP SCF)⁸ πραγματοποίησε τρεις συνεδριάσεις σχετικά με τον κανονισμό ΚΤΚ κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας. Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στην αποσαφήνιση ορισμένων σημαντικών γενικών και δημοσιονομικών πτυχών της πρότασης. Ενώ αναγνωρίζεται γενικά η ανάγκη να διασφαλιστεί μια πράσινη μετάβαση που δεν αφήνει κανέναν στο περιθώριο και να αντιμετωπιστούν οι κοινωνικές συνέπειες της προτεινόμενης εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, η πρόταση έχει συνολικά προκαλέσει ανάμικτες αντιδράσεις. Ορισμένες αντιπροσωπίες χαιρέτισαν τη γενική ιδέα της σύστασης Ταμείου, ενώ πολλές εξέφρασαν σημαντικές ανησυχίες και ζήτησαν διευκρινίσεις, ιδίως όσον αφορά τις διασυνδέσεις με άλλες προτάσεις της δέσμης «Fit for 55», τα δεδομένα που υποστηρίζουν διάφορους υπολογισμούς στην πρόταση και τον αντίκτυπο σε επίπεδο κρατών μελών, ενώ αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν τη λύπη τους για την έλλειψη αυτόνομης εκτίμησης επιπτώσεων. Οι αντιπροσωπίες μελετούν ακόμη το κείμενο και, ως εκ τούτου, τα σχόλια ή οι θέσεις τους είναι, ως επί το πλείστον, προκαταρκτικές. Κατά τη διάρκεια της γαλλικής Προεδρίας θα αρχίσει κατ' άρθρο εξέταση της πρότασης.

Για τις περισσότερες αντιπροσωπίες, ο κανονισμός ΚΤΚ είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την προτεινόμενη νέα εμπορία εκπομπών για τους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών στην αναθεωρημένη οδηγία για το ΣΕΔΕ, ενώ ορισμένες τονίζουν επίσης τις κοινωνικές και διανεμητικές επιπτώσεις άλλων προτάσεων της δέσμης «Fit for 55», συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας για τη φορολόγηση της ενέργειας.

Αρκετές αντιπροσωπίες τόνισαν ότι η οριστικοποίηση των εθνικών θέσεων σχετικά με τον κανονισμό ΚΤΚ θα εξαρτηθεί από την αξιολόγηση των επικείμενων προτάσεων σχετικά με την απόφαση για τους ιδίους πόρους και την τροποποίηση του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου (2021-2027). Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την επανενεργοποίηση του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου και έκριναν ότι τα υφιστάμενα κονδύλια θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της προτεινόμενης εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες αντιπροσωπίες επισήμαναν την επικάλυψη μεταξύ του πεδίου εφαρμογής του Ταμείου και άλλων μέσων, ιδίως των μέσων της πολιτικής συνοχής και του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, καθώς και των εθνικών μέτρων.

⁸ Η εντολή της εγκρίθηκε από την Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων (1ο τμήμα) στις 8 Σεπτεμβρίου 2021 (έγγρ. 11402/2021 + COR1). Υπό την εποπτεία της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων, η AHWP SCF υποβάλλει εκθέσεις στη σύνθεση Περιβάλλοντος του Συμβουλίου και, κατά περίπτωση, στη σύνθεση Οικονομικών και Δημοσιονομικών Θεμάτων του Συμβουλίου.

Όσον αφορά τις προτεινόμενες νομικές βάσεις, δηλαδή το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της ΣΛΕΕ (μεταφορές), το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (περιβάλλον) και το άρθρο 194 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ (ενέργεια), ορισμένες αντιπροσωπίες αμφισβήτησαν την καταλληλότητά τους και διερωτήθηκαν αν είναι δυνατόν να προβλεφθεί προσωρινή άμεση εισοδηματική στήριξη βάσει των προτεινόμενων νομικών βάσεων. Η Νομική Υπηρεσία του Συμβουλίου παρέσχε προκαταρκτική ανάλυση κατά τη διάρκεια μιας από τις συνεδριάσεις της AHWP SCF.

Αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν επίσης αμφιβολίες για την άμεση διαχείριση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, εκφράζοντας την προτίμησή τους για επιμερισμένη διαχείριση. Επιπλέον, ορισμένες αντιπροσωπίες διερωτήθηκαν επίσης ως προς το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται η χρήση, ως υποχρεωτικού εργαλείου, ενός ολοκληρωμένου και διαλειτουργικού συστήματος πληροφοριών και παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένου ενός ενιαίου εργαλείου άντλησης δεδομένων και βαθμολόγησης κινδύνου.

Όσον αφορά το περιεχόμενο των κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα, οι αντιπροσωπίες έθεσαν ερωτήματα σχετικά με τις πιθανές αλληλεπικαλύψεις με άλλες στρατηγικές που θα καθορίσουν τα κράτη μέλη, όπως τα εδαφικά σχέδια δίκαιης μετάβασης. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι δείκτες για την υποβολή εκθέσεων προόδου και για τους σκοπούς της παρακολούθησης και της αξιολόγησης πρόκειται να καθορίζονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξη, αμφισβητήθηκε από διάφορες αντιπροσωπίες, οι οποίες θα προτιμούσαν οι δείκτες να αποτελούν μέρος του κανονιστικού κειμένου σύμφωνα με την προσέγγιση για την πολιτική συνοχής.

Όσον αφορά την επιλεξιμότητα των δράσεων, οι αντιπροσωπίες ζήτησαν λεπτομερέστερη ανάλυση όσον αφορά τα μέτρα και τις επενδύσεις που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση, καθώς και την κατανομή μεταξύ μέτρων και επενδύσεων, και την προσωρινή άμεση εισοδηματική στήριξη στο πλαίσιο του Ταμείου. Οι αντιπροσωπίες ζήτησαν επίσης διευκρινίσεις σχετικά με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής ζημίας» και προσβλέπουν στη λήψη τεχνικών οδηγιών από την Επιτροπή για το θέμα αυτό.

Όσον αφορά το μέγεθος του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, η πρόταση προβλέπει συνολικό ποσό 72,2 δισ. ευρώ για την περίοδο 2025-2032. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί κατ' αρχήν στο 25 % των αναμενόμενων εσόδων από την προτεινόμενη εμπορία εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές. Η πλειονότητα των αντιπροσωπιών ζήτησε πληροφορίες σχετικά με τη βαθμονόμηση της Επιτροπής και πρόσθετες εξηγήσεις σχετικά με τον συνολικό όγκο που προτείνεται για το Ταμείο, ενώ αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες για το μέγεθος του Ταμείου.

Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες όσον αφορά τις διατάξεις για τη συγχρηματοδότηση (π.χ. τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρηματοδοτούν τουλάχιστον το 50 % του συνολικού κόστους των κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα, χρησιμοποιώντας μέρος των αναμενόμενων εσόδων τους από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων στο πλαίσιο του νέου συστήματος). Εν προκειμένω, αρκετές αντιπροσωπίες ζήτησαν πρόσθετες εξηγήσεις σχετικά με ένα ενιαίο εθνικό ποσοστό συγχρηματοδότησης 50 % που θα ισχύει για όλα τα κράτη μέλη, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες το θεωρούν υπερβολικά υψηλό.

Όσον αφορά την προτεινόμενη μεθοδολογία κατανομής του Ταμείου, οι αντιπροσωπίες έθεσαν διάφορα ερωτήματα και εξέφρασαν ανησυχίες όσον αφορά τόσο τον χρησιμοποιούμενο τύπο, ο οποίος θεωρήθηκε υπερβολικά περίπλοκος, όσο και τα κριτήρια κατανομής, τα οποία πολλές αντιπροσωπίες δεν έκριναν κατάλληλα για την αντιμετώπιση των ειδικών εθνικών συνθηκών τους και για τη διασφάλιση δίκαιης μεταχείρισης. Στο πλαίσιο αυτό, αμφισβητήθηκε επίσης η επιλογή των δεικτών.

Όσον αφορά τη διάρκεια του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, το γεγονός ότι το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα καλύπτει δύο περιόδους του ΠΔΠ θεωρείται πολιτικά ευαίσθητο από διάφορες αντιπροσωπίες και θα χρειαστεί περαιτέρω ανάλυση. Ορισμένες αντιπροσωπίες τόνισαν ότι η οκταετής διάρκεια, αρχής γενομένης από το 2025, προδικάζει το μελλοντικό πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. Σύμφωνα με την ισχύουσα πρόταση, το Ταμείο θα συσταθεί χωρίς χρονικό περιορισμό. Ο προϋπολογισμός του Ταμείου κατανέμεται επί του παρόντος σε δύο μέρη: 1) χρηματοδοτικό κονδύλιο για την περίοδο 2025-2027 και 2) χρηματοδοτικό κονδύλιο για την περίοδο 2028-2032. Για την περίοδο 2025-2027, η Επιτροπή θα προτείνει τροποποίηση του ισχύοντος κανονισμού για το ΠΔΠ, η οποία θα συμφωνηθεί ταυτόχρονα με τη βασική πράξη για τη σύσταση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα και την τροποποίηση της απόφασης για τους ιδίους πόρους. Για την περίοδο 2028-2032, προτείνεται το ποσό να διατίθεται μόνο εάν στον επόμενο κανονισμό για το ΠΔΠ επιτευχθεί συμφωνία για τη διάθεση συγκεκριμένου ποσού του προϋπολογισμού στο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα.

Σύμφωνα με την εντολή της AHWP SCF, η Προεδρία έθεσε εντός αγκυλών τις σχετικές διατάξεις της πρότασης και των παραρτημάτων της, σχετικά με τις δημοσιονομικές πτυχές που συνδέονται με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και τους ιδίους πόρους της Ένωσης, μεταξύ άλλων, το μέγεθος και τη διάρκεια του Ταμείου, καθώς και τη μεθοδολογία κατανομής. Οι εντός αγκυλών διατάξεις θα αποτελέσουν πιθανότατα μέρος των οριζόντιων διαπραγματεύσεων για τον προϋπολογισμό.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων καλείται να λάβει υπό σημείωση την παρούσα έκθεση προόδου και τα ερωτήματα για τη συζήτηση προσανατολισμού ως έχουν στο παράρτημα και να τα διαβιβάσει στο Συμβούλιο (Περιβάλλον) ενόψει της συνόδου της 20ής Δεκεμβρίου 2021.

Ερωτήσεις προς τους υπουργούς για τη συζήτηση προσανατολισμού του Συμβουλίου
(Περιβάλλον)

1. *Με βάση την πολιτική σας αξιολόγηση για την πρόοδο που έχει σημειωθεί μέχρι στιγμής στους πέντε φακέλους οι οποίοι εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου «Περιβάλλον», ποιο θα μπορούσε να είναι το επίπεδο φιλοδοξίας για την επίτευξη περαιτέρω προόδου όσον αφορά τις πέντε πρωτοβουλίες που σχετίζονται με το κλίμα κατά τους προσεχείς μήνες, λαμβανομένων υπόψη των διάφορων διασυνδέσεων μεταξύ των προτάσεων, μεταξύ άλλων με άλλες προτάσεις της δέσμης «Fit for 55»;*
2. *Εν προκειμένω, ποια θεωρείτε τα πιο ευαίσθητα ζητήματα σε αυτούς τους πέντε φακέλους;*
