



Briuselis, 2021 m. gruodžio 6 d.
(OR. en)

14585/21

Tarpinstitucinės bylos:

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

PRANEŠIMAS

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinų atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys a) Direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą, peržiūra siekiant įgyvendinti naujojo 2030 m. klimato srities tikslo užmojį ir susiję pasiūlymai b) Reglamento (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį, peržiūra c) Reglamento (ES) 2018/841 dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų, išmetamų ir absorbuojamų dėl žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės, kiekio įtraukimo į 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategiją peržiūra d) Reglamento (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, peržiūra e) Reglamentas, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas – Pažangos ataskaita – Politiniai debatai

I. IVADAS

1. 2021 m. liepos 14 d. Europos Komisija pateikė pirmiau nurodytus pasiūlymus kaip pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio dalį. Šiuo rinkiniu siekiama ES klimato ir energetikos politikos strategiją suderinti su nauju plataus užmojo 2030 m. klimato politikos tikslu – grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį sumažinti bent 55 % ir padėti pagrindą jos tikslui pasiekti — iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą.
2. Taryboje pasiūlymai nagrinėjami keturių sudėčių Tarybos posėdžiuose: aplinkos, energetikos, transporto, ekonomikos ir finansų reikalų.
3. Pirmininkaujanti valstybė narė parengė ataskaitą, kurioje apžvelgiama pažanga, susijusi su pasiūlymais pagal Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį (dokumentas 13977/21). Ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama rinkinio horizontaliesiems aspektams, pavyzdžiui, dokumentų tarpusavio sąsajoms, ir pagrindiniams iki šiol diskusijų metu iškeltiems klausimams. Ji buvo pateikta atsakingų sudėčių Tarybai kartu su atskiromis atskirų pasiūlymų pažangos ataskaitomis.
4. 2021 m. spalio 6 d. Aplinkos taryba pirmą kartą pasikeitė nuomonėmis dėl Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio. Rengiantis 2021 m. gruodžio 20 d. įvyksiančiam Tarybos (aplinka) posėdžiui, šioje ataskaitoje siekiama pateikti išsamesnę informaciją apie pažangą, padarytą nagrinėjant penkis Aplinkos tarybos kompetencijai priklausančius dokumentus, ir, kai įmanoma, iš esmės išdėstyti delegacijų preliminarias nuomones pagrindiniais klausimais.
5. Šie dokumentai yra pagrindinė Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio dalis, o svarbiausia varomoji jėga – didesnis ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) užmojis, taip pat Pastangų pasidalijimo reglamente (PPR) atnaujinti nacionaliniai tikslai ir priemonės gamtiniais absorbentams didinti pagal Reglamentą dėl žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės (LULUCF). Pasiūlytomis sugriežtintomis lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normomis siekiama padėti valstybėms narėms pasiekti savo didesnius nacionalinius tikslus ir kartu skatinti technologines inovacijas šiame sektoriuje. Siūlomo naujo Socialinio klimato fondo (SKF) tikslas – spręsti siūlomos naujos apyvartinių taršos leidimų prekybos pastatų ir kelių transporto sektoriuose sistemos socialinio ir paskirstomojo poveikio klausimus.

6. Kalbant apie bendrą pažangą, susijusią su šiais dokumentais, pirmininkaujančios valstybės narės vertinimu, dėl jų sudėtingumo ir naujų elementų įtraukimo reikės daug tolesnio su dauguma jų susijusio techninio darbo, o kalbant apie apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą – ir vien tik dėl dokumento apimties.

II. DARBAS PIRMININKAVIMO LAIKOTARPIU

i) Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) reforma

7. ATLPS reformos kontekste nagrinėjami trys pasiūlymai¹: pasiūlymas iš dalies keisti ATLPS direktyvą, Sprendimą dėl rinkos stabilumo rezervo ir Reglamentą dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (bendroji ATLPS), pasiūlymas iš dalies keisti ATLPS direktyvą, kiek tai susiję su aviacija (aviacijos sektoriui taikoma ATLPS), ir atskiras pasiūlymas iš dalies keisti Sprendimą dėl rinkos stabilumo rezervo.

¹ Pasiūlymas dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo ir Reglamentas (ES) 2015/757 (dok. 10857/21 + ADD 1–7);
Pasiūlymas dėl direktyvos, kuria dėl aviacijos sektoriaus indėlio siekiant visos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamo pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB (dok. 10917/21 + ADD 1–3);
Pasiūlymas dėl Sprendimo, kuriuo dėl apyvartinių taršos leidimų, perkeltinų į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervą iki 2030 m., skaičiaus iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2015/1814 (dok. 10902/21 + ADD 1).
Be to, 2021 m. liepos 14 d. buvo pateiktas ketvirtas su ATLPS susijęs pasiūlymas: Pasiūlymas dėl sprendimo, kuriuo dėl Sąjungoje įsisteigusių orlaivių naudotojų informavimo apie kompensavimą pagal pasaulinę rinkos priemonę iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB. Šis pasiūlymas atskirai nagrinėjamas TTE (transportas) srityje.

Pasiūlymų tikslas – užtikrinti, kad ATLPS savo ruožtu prisidėtų siekiant įgyvendinti didesnę bendrą ES užmojį, nustatant anglies dioksido apmokestinimą sektoriuose, kuriems ATLPS dar netaikoma (jūrų ir pastatų bei kelių transporto), ir sugriežtinant galiojančias nuostatas.

Pasiūlymu dėl aviacijos sektoriui taikomos ATLPS taip pat siekiama įgyvendinti CORSIA (Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema)². Kiek tai susiję su esama ATLPS, pasiūlymais numatyta, kad bendras išmetamųjų teršalų kiekis sektoriuose, kuriems taikoma ATLPS, iki 2030 m. turėtų būti sumažintas 61 %, palyginti su 2005 m. – o dabartinis tikslas yra 43 %. Siūloma atskira pastatams ir kelių transportui skirta ATLPS turėtų padėti 43 % sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį šiuose sektoriuose, palyginti su 2005 m. lygiu, siekiant padėti valstybėms narėms pasiekti savo nacionalinius tikslus pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą.

Europos Parlamente šių pasiūlymų atžvilgiu vadovaujantis yra Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas. Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitetas yra asocijuotasis komitetas pasiūlymo dėl bendrosios ATLPS atžvilgiu. Peter Liese (PPE, DE) paskirtas pranešėju dėl pasiūlymo dėl bendrosios ATLPS, Sunčana Glavak (PPE, HR) – pranešėja dėl pasiūlymo dėl aviacijos sektoriui taikomos ATLPS ir Cyrus Engerer (S&D, MT) – pranešėju dėl atskiro pasiūlymo dėl Sprendimo dėl rinkos stabilumo rezervo. Su pasiūlymais susijęs darbas yra ankstyvame etape ir, remiantis turima informacija, galutinių tvarkaraščių nepateikta.

Dėl pasiūlymo buvo konsultuotasi su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir Regionų komitetu, tačiau jie dar nepateikė savo nuomonių.

Pirmininkaujant Slovėnijai Aplinkos darbo grupė surengė aštuonis posėdžius, kuriuose buvo nagrinėjami trys pasiūlymai, susiję su ATLPS reforma, ir jų poveikio vertinimai. Diskusijos buvo grindžiamos pasiūlymų grupavimu pagal temas ir jomis buvo prisidėta prie pirminio svarstymo, kuriame daugiausia dėmesio skirta klausimų išaiškinimui, kad delegacijos galėtų geriau suprasti pasiūlymų detales. Šiuo atžvilgiu delegacijos paprašė daugiau informacijos apie pasiūlymų poveikį valstybių narių lygmeniu ir paprašė paaiškinti sąsajas su kitais Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje pateiktais pasiūlymais. Dauguma delegacijų vis dar nagrinėja tekstus, todėl jų nuomonės ar pastabos ar pozicijos yra daugiausia preliminarios.

² Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema, dėl kurios 2016 m. susitarė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO).

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

Atskiros ATLPS nustatymas pastatams ir kelių transportui

Iki šiol diskusijose atkreiptas dėmesys į tvirtas siūlomos pastatams ir kelių transportui skirtos ATLPS ir kitų Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio elementų, visų pirma Socialinio klimato fondo reglamento, Pastangų pasidalijimo reglamento, Energijos mokesčių direktyvos, Reglamento dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų ir Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos, sąsajas.

Bendrai pripažįstama, kad reikia dėti daugiau pastangų siekiant sumažinti pastatų ir kelių transporto sektorių priklausomybę nuo iškastinio kuro. Tačiau daug delegacijų pareiškė nuogastavimų dėl Komisijos pasiūlymo, o kelios delegacijos pareiškė reikšmingų išlygų dėl prekybos apyvartiniais taršos leidimais taikymo šiems sektoriams tinkamumo. Šie nuogastavimai visų pirma susiję su išaugusiomis energijos kainomis, socialiniu ir paskirstomuoju poveikiu mažesnes pajamas gaunantiems namų ūkiams – tai toliau didina energijos nepritekliaus riziką ir dėl to didėja skirtumai tarp valstybių narių ir jų viduje. Atsižvelgdamos į tai, kai kurios delegacijos taip pat nesutiko su teiginiu, kad šiuose sektoriuose ATLPS būtų veiksmingiausia dekarbonizacijos priemonė, teigdamos, kad sąnaudos gali paprasčiausiai būti perkeltos vartotojams. Keletas jų iškėlė klausimų, ar Socialinio klimato fondo pakaks socialiniam ir paskirstomajam poveikiui sušvelninti. Kai kurios delegacijos yra susirūpinusios dėl po to prarandamų pajamų, nurodydamos, *inter alia*, taikomas nacionalines mokesčių priemones. Kai kurios delegacijos taip pat iškėlė klausimų dėl įgyvendinimo ir administracinės naštos.

Kita vertus, kelios delegacijos palankiai įvertino pasiūlymą pradėti taikyti apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą pastatams ir kelių transportui, pabrėždamos didesnę potencialą ekonomiškai efektyviai dekarbonizuoti šiuos sektorius, kartu padedant valstybėms narėms pasiekti didesnius nacionalinius tikslus pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą. Šios delegacijos pripažįsta, kad reikia švelninti socialinį ir paskirstomąjį poveikį, o kai kurios iš jų nurodo, kad alternatyvios priemonės taip pat turės panašų poveikį, tačiau anglies dioksido apmokestinimas taip pat duoda pajamų, kurios gali būti naudojamos tokioms priemonėms. Kai kurios iš jų abejoja dėl Socialinio klimato fondo.

Kalbant apie siūlomą taikymo sritį iškastinio kuro, kuriam taikoma atskira ATLPS, atžvilgiu, kai kurios delegacijos buvo pasirengusios pritarti tam, kad taikymo sritis būtų platesnė ir apimtų visą iškastinį kurą. Kita vertus, kitos delegacijos teiravosi apie ribotesnę sektorių aprėptį, pvz., į taikymo sritį neįtraukiant pastatų gyvenamųjų pastatų sektoriaus.

Atsižvelgiant į siūlomos pastatams ir kelių transportui skirtos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos naujoviškumą, pradinėse diskusijose daugiausia dėmesio skirta tam, kad būtų gauti išsamūs paaiškinimai dėl pasiūlymo poveikio pagal sektorius ir kiekvienos valstybės narės atžvilgiu, įskaitant aukcionuose parduodamų ATL dalis ir pajamas kiekvienos valstybės narės atžvilgiu, taip pat išsamūs paaiškinimai dėl įvairių struktūros elementų. Kalbant apie atskiros apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos nuostatas, kuriomis siekiama užtikrinti sklandžią sistemos veikimo pradžią, delegacijos palankiai įvertino jų tikslą, o kai kurios iš jų paprašė paaiškinimų, visų pirma, dėl duomenų apskaičiavimo ir padalijimo, kiek tai susiję su siūlomu didžiausiu ATL skaičiumi, įskaitant išmetamųjų teršalų dalį pagal valstybes nares ir sektorius, ir pasiūlymu, kad 2026 m. aukcionuose parduodamų leidimų skaičius pradinuose etapuose turėtų būti 30 % didesnis. Tebenagrinėdamos pasiūlymus, kai kurios delegacijos laikėsi nuomonės, kad dar sklandesnė pradžia būtų tinkamesnė, ir domėjosi, ar dėl apyvartinių taršos leidimų skaičiaus sutelkimo pradinuose etapuose galėtų kilti problemų vėlesniame etape.

Kalbant apie atskirą rinkos stabilumo rezervą, delegacijos paprašė įvairių paaiškinimų dėl siūlomų parametrų ir veikimo racijos, *inter alia*, dėl jo pradinio dydžio ir apyvartinių taršos leidimų perkėlimo į rezervą ir iš jo ribų. Kalbant apie siūlomą kainų padidinimu grindžiamą mechanizmą, kuriuo siekiama kovoti su pernelyg didelio kainų svyravimo rizika, kai kurios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl jo veiksmingumo, o kai kurios prašė paaiškinti bet kokią galimą anglies dioksido kainos pagal galiojančią ATLPS poveikį anglies dioksido kainai pagal siūlomą pastatams ir kelių transportui skirtą ATPLS.

Esamos ATLPS ir jos užmojo stiprinimas

Delegacijos mano, kad pasiūlymai dėl didžiausio ATL skaičiaus koregavimo ir linijinio mažinimo koeficiento padidinimo yra pagrindiniai elementai stiprinant ATLPS sistemos užmojus. Kelios delegacijos palankiai įvertino šiuos pasiūlymus ir kai kurios iš jų pasisakė už tai, kad būtų išnagrinėta, kaip užmojų būtų galima padidinti dar labiau. Kalbant apie didžiausio ATL skaičiaus koregavimą, iškilo keletas klausimų dėl jo apskaičiavimo, numatomos vertės skaičiais ir poveikio, o kai kurios delegacijos nuogąstauja, kad dėl to anglies dioksido kaina tais metais, kai jis bus nustatytas, gali labai padidėti (taip pat vertintina atsižvelgiant į pasiūlymus dėl rinkos stabilumo rezervo). Pirminėse pastabose dėl didžiausio ATL skaičiaus papildymo 79 mln. jūrų transporto sektoriui skirtų apyvartinių taršos leidimų daugiausia dėmesio buvo skiriama skaičiavimo ir metodikos paaiškinimui. Buvo iškelti keli klausimai dėl padidinto linijinio mažinimo koeficiento poveikio.

Kalbant apie nuostatas dėl anglies dioksido nutekėjimo /nemokamų apyvartinių taršos leidimų, delegacijos daugiausia dėmesio skyrė tam, kad būtų galima labai išsamiai suprasti siūlomų pakeitimų poveikį. Delegacijos palankiai įvertino tikslą išvengti įvairius sektorius apimančio taisomojo koeficiento taikymo ir, šiuo atžvilgiu, kelios iš jų aiškiai pritarė tikslingesnio nemokamų apyvartinių taršos leidimų paskirstymo požiūriui. Nepaisant to, buvo iškelta tam tikrų klausimų ir pareikšta nuogastavimų dėl siūlomų pakeitimų. Visų pirma, dėl pasiūlymo nustatyti sąlygą, kad visiškai nemokamų apyvartinių taršos leidimų suteikimas įrenginiams priklausytų nuo Energijos vartojimo efektyvumo direktyvoje numatyto energijos vartojimo audito rekomendacijų įgyvendinimo, kai kurioms delegacijoms kilo klausimų, o kai kurios dėl to pareiškė griežtas išlygas. Kai kurios delegacijos teigė, kad dėl to sistemos įrenginiai būtų traktuojami skirtingai ir nesąžiningai, *inter alia*, nurodydamos, kad nemokamų leidimų suteikimo tikslas nėra įgyvendinti energijos vartojimo audito, atliekamo pagal Energijos vartojimo efektyvumo direktyvą, rekomendacijas. Kai kurios delegacijos pripažino pasiūlymo tikslą, tačiau iškėlė klausimų, susijusių su galima administracine našta, susijusia su jo įgyvendinimu. Kai kurios delegacijos, susirūpinusios dėl poveikio jų pramonei, suabejojo, ar padidinti didžiausio atnaujinimo lygio rodiklį, taikomą nemokamiems apyvartiniais taršos leidimams. Be to, buvo iškelta klausimų dėl, pvz., nemokamų apyvartinių taršos leidimų suteikimo apimties, kiek tai susiję su tam tikrų įrenginių, kurie kitu atveju nepatektų į taikymo sritį įgyvendinus priemones, kuriomis mažinamas jų energijos suvartojimas ir išmetamas ŠESD kiekis, išsaugojimu penkerius metus pagal ATLPS.

Ypatingas dėmesys buvo skirtas siūlomam laipsniškam nemokamų apyvartinių taršos leidimų ATLPS panaikinimui sektoriams, kuriems taikomas pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas (PADKM), siekiant užtikrinti ES kovos su anglies dioksido nutekėjimu priemonių suderinamumą su PPO. Pirminės pastabos buvo įvairios – nuo siūlymo išnagrinėti greitesnio laipsniško panaikinimo galimybes (leidžiant greičiau pradėti taikyti PADKM) iki prašymo laikytis atsargaus požiūrio, o kai kuriose iš jų nurodyta, kad sprendimas dėl laipsniško panaikinimo turėtų būti priimtas tik atliekant peržiūrą po bandomojo PADKM etapo. Delegacijos, *inter alia*, prašė paaiškinti klausimus, susijusius su įrenginių pagal ATLPS pagamintų produktų ir importuotų produktų traktavimo lygiavertiškumu, pabrėždamos poreikį užtikrinti, kad PADKM mechanizmas suteiks tokią pačią apsaugą nuo anglies dioksido nutekėjimo kaip ir nemokamų leidimų suteikimas. Pateikta daug klausimų dėl laipsniško panaikinimo poveikio ES gamintojų konkurencingumui eksporto rinkose.

Kalbant apie jūrų ir aviacijos sektorius, daugiausia dėmesio skirta visapusiškam pasiūlymų įvertinimui, visų pirma atsižvelgiant į tai, kiek jie padeda mažinti išmetamųjų teršalų kieki, ir į jų poveikį sektoriams ir konkurencingumui, kartu atsižvelgiant į tarptautinį kontekstą ir nacionalines aplinkybes (pvz., junglumo klausimus). Kalbant apie sąsajas su kitais dokumentais, kai kurios delegacijos paragino įvertinti pasiūlymų dėl ATLPS, „ReFuelEU Aviation“, „FuelEU Maritime“ ir energijos mokesčių kumuliatyvų poveikį.

Delegacijos iš esmės pripažįsta, kad jūrų transportas turi prisidėti prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo. Apskritai pritarta tam, kad jūrų transportas būtų įtrauktas į ATPLS, o kartu pabrėžta, kad svarbu išsaugoti ES laivybos pramonės konkurencingumą ir atsižvelgti į konkrečias nacionalines ir geografines aplinkybes. Vis dėlto, kai kurių nuomone, jūrų sektoriaus įtraukimas ir derkarbonizacija kelia ypatingų iššūkių ir rizikos. Kelios delegacijos paprašė atidžiai išnagrinėti įtraukimo modalumus (pvz., laipsnišką sistemos įdiegimą, teisių į aukcionus paskirstymą ir už leidimų atsisakymą atsakingą subjektą), kartu užtikrinant tinkamą paramą moksliniams tyrimams ir inovacijoms ir skiriant aukcionų pajamas sektoriaus žalinimui.

Kalbant apie siūlomą jūrų transporto įtraukimo į ATLPS taikymo sritį ir užmojus, delegacijos paprašė paaiškinti siūlomą nuostatą, kad tai apims 50 % vykdant reismus už ES ribų išmetamo teršalų kiekio, o kai kurios pageidavo išnagrinėti galimybę padidinti užmojus (pvz., kalbant apie išmetamą kitų nei CO₂ dujų kiekį ir mažesnių nei 5 000 tonų bendrosios talpos laivų įtraukimą).

Kelios delegacijos taip pat pareiškė abejojančios, ar siūlomų priemonių, skirtų kovoti su rinkos dalyvių bandymais mažinti savo anglies dioksido apmokestinimą, visų pirma pirmenybę teikiant netoli valstybių narių esantiems ne ES uostams arba pereinant prie kitų transporto rūšių (anglies dioksido apmokestinimo slėpimas), pakanka, ir paragino imtis papildomų priemonių. Šiame kontekste daug delegacijų pabrėžė, kad reikia užtikrinti vienodas sąlygas ES laivybos pramonei.

Kai kurios delegacijos teiravosi, ar peržiūros sąlyga suteikia galimybę visiškai suderinti teisės aktus su būsima rinka grindžiama priemone, dėl kurios susitarta Tarptautinėje jūrų organizacijoje, ir primygtinai reikalavo reaguoti į visus atitinkamus pokyčius šiuo atžvilgiu.

Kai kurios delegacijos paprašė papildomos informacijos apie siūlomas nuostatas dėl reguliuojamos įmonės, administracinės institucijos, taip pat vykdymo užtikrinimo ir sankcijų, visų pirma, ar pastarosios yra proporcingos ir suderintos su tarptautinėmis procedūromis. Be to, buvo iškelta klausimų dėl poveikio jūrų transporto kainoms ir galimo įmonėms ir valdžios institucijoms tenkančios administracinės naštos padidėjimo.

Kalbant apie pasiūlymą dėl aviacijos sektoriui taikomos ATLPS, pirminio nagrinėjimo metu daugiausia dėmesio skirta gana išsamiesiems ir techniniams klausimams, kad būtų paaiškintos įvairios pasiūlymo nuostatos ir jo poveikis, įskaitant poveikį konkurencingumui ir vartotojams. Iš esmės pritariama tikslui toliau dekarbonizuoti sektorių, kartu užtikrinant sąžiningas vienodas sąlygas Europos oro transporto bendrovėms pasaulinėje rinkoje. Konkrečiai kalbant apie du pagrindinius pasiūlymo aspektus, t. y. laipsnišką nemokamų leidimų aviacijos sektoriui panaikinimą ir CORSIA įgyvendinimą:

- Vis dėlto apskritai pripažįstama, kad nemokami apyvartiniai taršos leidimai turėtų būti palaipsniui panaikinti, tačiau kai kurios delegacijos iš jų pirmenybę teikia lėtesniam laipsniškam leidimų panaikinimui, be kita ko, atsižvelgiant į COVID-19, ir ragina teikti tinkamą paramą šiam sektoriui. Kelios kitos delegacijos pritarė pasiūlymui pereiti prie visų ATL pardavimo aukcione arba pirmenybę teikia greitesniam ar net nedelsiamam laipsniškam panaikinimui.
- Kalbant apie pasiūlymą atitinkamai taikyti CORSIA pagal ATLPS direktyvą, buvo pateikta keletas klausimų dėl pasirinktos galimybės taikymo srities atžvilgiu (t. y. CORSIA taikymas skrydžiams už EEE ribų ir tolesnis ATLPS taikymas EEE vidaus skrydžiams ir išvykstantiesiems skrydžiams į Jungtinę Karalystę ir Šveicariją). Pastabose daugiausia dėmesio skirta siekiui patikslinti įgyvendinimo sąlygas, visų pirma suderinamumą su Paryžiaus susitarimo užmojais ir suderinimą su CORSIA. Klausimai, *inter alia*, daugiausia buvo dėl kreditų kokybės ir terminijos, susijusios su kreditais, aprėpiamomis šalimis ir baziniu lygiu.

Pirminėse pastabose dėl pasiūlymų dėl rinkos stabilumo rezervo (RSR) visų pirma nagrinėjamas, *inter alia*, pasiūlymų poveikis anglies dioksido apmokestinimui. Viena vertus, pastabose daugiausia dėmesio skirta tam, kad būtų užtikrintas stiprus kainų signalas plataus užmojo ATLPS paremti, kita vertus – tam, kad būtų sušvelninti kainų sukrėtimai, visų pirma staigus kainų kilimas; kai kurios delegacijos taip pat kėlė klausimų dėl didžiausio ATL skaičiaus koregavimo metais patiriamo kumuliacinio poveikio, kurį padarytų didžiausio ATL skaičiaus koregavimas ir RSR pokyčiai. Šiuo požiūriu taip pat iškelta klausimų dėl siūlomų projektinių parametų pakeitimų, įskaitant ribinę vertę, kuria remiantis gali būti imamasi RSR intervencinių priemonių, ir kodėl šiuo atžvilgiu ribinės vertės nėra sumažinamos. Kitos delegacijos klausė, ar nebūtų tikslingiau taikyti kitus kriterijus, visų pirma anglies dioksido kainų lygius, kad būtų galima imtis intervencinių priemonių. Viena delegacija pasiūlė, kad RSR turėtų būti laikomas priemone, skirta ATLPS įrenginių Modernizavimo fondo paramą gaunančiose valstybėse narėse pajamų ir išlaidų disbalanso problemai spręsti.

Kalbant apie atskirą pasiūlymą dėl RSR sprendimo, pagal kurį iki 2030 m. toliau taikoma dvigubai didesnė 24 % perkeliama dalis, kelios delegacijos aiškiai pareiškė pritarančios pasiūlymui ir priminė, kad reikia toliau šalinti anksčiau susikaupusį perteklių, o kai kurios delegacijos pažymėjo, kad jo poveikis joms kelia didelį susirūpinimą.

Atsižvelgdamos į pastaruoju metu išaugusias energijos kainas, kelios delegacijos pabrėžė, kad reikia prioriteto tvarka sugriežtinti 29a straipsnį „Priemonės, kurių imamasi esant per dideliam kainų svyravimui“ (kuris nėra Komisijos pasiūlymo dalis), kad juo būtų reaguojama sparčiau. Kai kurios delegacijos taip pat ragino spręsti galimo spekuliacinio ATLPS rinkoje klausimą. Kitos ragino atsargiai žiūrėti į priemones, dėl kurių galėtų susilpnėti ar net sutrikti ATLPS veikimas. Kelios delegacijos mano, kad aptariant Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį nereikėtų diskutuoti apie energijos kainų didėjimą.

Kalbant apie ATLPS finansines nuostatas, diskusijų metu daugiausia dėmesio skirta Modernizavimo fondo ir Inovacijų fondo dydžiui, finansavimui, taikymo sričiai ir paskirstymui, taip pat nuostatoms dėl lėšų skyrimo.

Kelios delegacijos palankiai įvertino siūlomą Modernizavimo fondo padidinimą, kai kurios pasiūlė jį didinti dar labiau, o kitos ragino įvertinti finansavimo panaudojimą, įskaitant numatomą tokio padidinimo poveikį klimato kaitos švelninimui. Kelios delegacijos aiškiai pritarė pasiūlymui Modernizavimo fondo lėšomis nefinansuoti paramos investicijoms, susijusioms su bet koku iškastiniu kuru (ne tik su kietuoju iškastiniu kuru), o kelios kitos delegacijos pareiškė didelių abejonių ir kai kurios priminė 2020 m. gruodžio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvados nurodytą pereinamojo laikotarpio technologijų, pavyzdžiui, dujų, vaidmenį.

Kelios delegacijos palankiai įvertino Inovacijų fondo padidinimą, o kitos dėl jo abejojo. Kai kurios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl Inovacijų fondo finansavimo, visų pirma apyvartiniais taršos leidimais, gautais iš atskiros pastatų ir kelių transporto ATLPS, ir apyvartiniais taršos leidimais, gautais sumažinus nemokamų apyvartinių taršos leidimų paskirstymą į PADKM įtrauktiems sektoriams.

Apskritai delegacijos palankiai vertina paaiškinimą, kad Inovacijų fondu gali naudotis visi sektoriai, kuriems taikoma ATLPS, taip pat tai, kad išplėsta taikymo sritis, kad būtų galima teikti paramą projektams taikant konkurencinių konkursų mechanizmus, pavyzdžiui, sutartis dėl anglies dioksido kainų skirtumų. Kai kurios delegacijos laikėsi nuomonės, kad tinkamą finansavimą, pavyzdžiui, skiriant lėšas, turėtų gauti visų pirma jūrų transporto sektorius, kaip naujas sektorius, kuriam taikoma ATLPS. Taip pat pateiktas pasiūlymas įsteigti specialų fondą, skirtą jūrų sektoriaus žaliajai pertvarkai remti. Kai kurios delegacijos ragino užtikrinti geresnę geografinę pusiausvyrą Inovacijų fondo lėšomis finansuojamų projektų pasiskirstyme.

Kelios delegacijos paprašė paaiškinimų dėl privalomo visų aukcionų pajamų skyrimo su klimatu ir energetika susijusiems tikslams, akcentuodamos suderinamumo su nacionaliniais biudžeto principais klausimus. Daugelis pabrėžė, kad finansinės nuostatos turi būti įvertintos atsižvelgiant į būsimą Komisijos pasiūlymą dėl Sprendimo dėl nuosavų išteklių ir jo poveikį valstybių narių aukcionų pajamų daliai. Panašių pastabų pateikta ir dėl pajamų, kurių tikimasi iš siūlomos atskiros pastatų ir kelių transporto ATLPS, įskaitant jų skyrimą konkrečioms sritims.

Kalbant apie kitus klausimus, pažymima, kad kai kurios delegacijos ypač prioritetiniais laiko įrenginius, kuriuose naudojama biomasė. Šiame kontekste kelios delegacijos pareiškė esančios susirūpinusios dėl to, kad netaršios biomasės deginimui nustačius siūlomą mažesnę 95 % ribinę vertę bus skatinama tokiuose įrenginiuose naudoti iškastinį kurą.

ii) Pastangų pasidalijimo reglamentas (PPR)³

8. Pagrindinis Komisijos pasiūlymo tikslas – padidinti PPR indėlį į ES bendrą 2030 m. klimato srities užmojį nustatant naują ES lygmens tikslą sektoriuose, kuriems taikomas PPR, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 40 % (palyginti su dabartiniais 29 %), palyginti su 2005 m., ir atitinkamai atnaujinti valstybių narių nacionalinius tikslus.

Europos Parlamentas paskyrė Jessica Polfjård (PPE, SE) už dokumentą atsakinga pranešėja Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos (ENVI) komiteto vardu. Su dokumentu susijęs darbas yra ankstyvame etape ir, remiantis turima informacija, galutinis tvarkaraštis nepateiktas.

Dėl pasiūlymų buvo konsultuotasi su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir Regionų komitetu, tačiau jie savo nuomonių dar nepateikė.

Pirmininkaujant Slovėnijai Aplinkos darbo grupė pasiūlymą ir jo poveikio vertinimą nagrinėjo trijuose posėdžiuose, per kuriuos pavyko užbaigti preliminarų pirmąjį pasiūlymo svarstymą. Nors apskritai pritariama didesniam bendram pasiūlymo užmojui, dauguma delegacijų vis dar išsamiau nagrinėja pasiūlymą, todėl jų nuomonės ar pozicijos šiame etape yra preliminaros. Todėl diskusijose daugiausia dėmesio skiriama naujų pasiūlymo elementų, palyginti su galiojančiu PPR, išaiškinimui. Iki šiol vykusiuose posėdžiuose Komisija stengėsi pateikti paaiškinimus ir atsakymus į delegacijų užduotus klausimus, visų pirma susijusius su siūlomais tikslais, lankstumu ir papildomu rezervu, be kita ko, atsižvelgiant ir į kitus Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą dokumentų rinkinio pasiūlymus.

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

Pasiūlyme išlaikoma dabartinė PPR taikymo sritis, apimanti kelių transportą ir pastatus. Delegacijos iš esmės palankiai vertina tai, kad taikymo sritis nebuvo pakeista, tačiau paprašė papildomos informacijos apie PPR sąveiką su siūloma pastatams bei kelių transportui skirta nauja apyvartinių taršos leidimų prekyba. Komisijos teigimu, tuo pačiu metu išplėtus apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos taikymą šiems dviem sektoriams pagal siūlomą ATLPS direktyvos peržiūrą, valstybėms narėms bus lengviau pasiekti savo PPR tikslus užuot juos keičiant.

Metodas, taikomas valstybių narių siūlomiems nacionaliniams tikslams atnaujinti, ir toliau grindžiamas BVP vienam gyventojui su nedidelėmis pataisomis, kuriomis norima atsižvelgti į susirūpinimą keliančius išlaidų veiksmingumo klausimus. Kai kurios delegacijos palankiai vertina tai, kad skaičiavimo pagrindas ir toliau yra BVP vienam gyventojui, o kai kurios kitos delegacijos yra susirūpinusios, kad taikoma metodika nepakankamai atspindi išlaidų veiksmingumo kriterijų arba ilginiui prisideda prie konvergencijos, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad 40 procentinių punktų tikslinis intervalas, palyginti su dabartiniu PPR, yra nepakitęs. Kelios delegacijos pareiškė savo atitinkamus naujus tikslus vertinančios kaip labai didelį iššūkį. Delegacijų prašymu Komisija pateikė papildomos informacijos ir nuorodų į duomenis, susijusius su nacionalinių tikslų apskaičiavimu.

Be to, kai kurios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl to, kad siūloma nacionalinių išmetamųjų teršalų kiekio apskaitos duomenų peržiūra, kurią siūloma atlikti 2025 m., ir vėlesnis valstybių narių 2026–2030 m. metinių išmetamųjų teršalų kvotų koregavimas gali sukelti valstybėms narėms netikrumą. Atliekant techninį valstybių narių metinių išmetamųjų teršalų kvotų nustatymo sistemos atnaujinimą siūlomas koregavimas dėl to, kad COVID-19 pandemijos ir atsigavimo po jos poveikis ES ekonomikai ir išmetamųjų teršalų kiekiui yra nežinomas ir kol kas negali būti visapusiškai kiekybiškai įvertintas. Komisijos teigimu, koregavimu siekiama užtikrinti, kad metinių išmetamųjų teršalų kvotų kiekis būtų toks, kad vis tiek būtų galimas perkėlimas iš vienos valstybės narės į kitą ir būtų atsižvelgta į galimą atsigavimą, kartu išvengiant pernelyg didelio pertekliaus kaupimosi.

Kalbant apie PPR numatytas lankstumo priemones, delegacijos iš esmės sutinka, kad toms priemonėms teks svarbus vaidmuo padedant valstybėms narėms pasiekti jų nacionalinius tikslus ekonomiškai efektyviu būdu, kartu užtikrinant aplinkosauginį naudingumą. Komisijos pasiūlyme išlaikomos bendros lankstumo priemonės (bankininkystė ir skolinimasis, prekyba metinėmis išmetamųjų teršalų kvotomis tarp valstybių narių) ir siūlomi tam tikri ATLPS lankstumo (didesnė Maltos prieiga) ir LULUCF lankstumo pakeitimai, kuriais valstybėms narėms suteikiama galimybė naudoti ribotą grynojo dėl LULUCF absorbuoto kiekio dalį, kad būtų laikomasi PPR nustatyto tikslo. Kalbant apie pastarąjį, kelios delegacijos paprašė išsamiau paaiškinti siūlomus LULUCF lankstumo pakeitimus ir motyvus padalyti naudojamą bendrą didžiausią lankstumo sumą tarp dviejų penkerių metų atitikties laikotarpį, nesuteikiant jokios galimybės perkelti lėšas iš pirmojo laikotarpio (2021–2025 m.) į antrąjį (2026–2030 m.). Komisijos teigimu, tai susiję su LULUCF reglamente siūlomos 2026–2030 m. apskaitos metodikos pakeitimu, taip pat su Europos klimato teisės aktu.

Pasiūlyme taip pat numatytas naujas savanoriškas rezervas, kurį sudarytų visi LULUCF kreditai, kurie antrojo reikalavimų vykdymo laikotarpio pabaigoje lieka nepanaudoti. Valstybės narės galėtų naudotis rezervu, kad pasiektų savo 2030 m. PPR tikslą, su sąlyga, kad ES pasieks savo bendrą 2030 m. tikslą, atsižvelgiant į didžiausią grynojo absorbuoto kiekio indėlio ribą pagal Europos klimato teisės aktą. Kelios delegacijos taip pat paprašė daugiau informacijos apie naujo papildomo rezervo tikslą, numatomą jo veikimą ir galimybes padėti valstybėms narėms siekti savo PPR tikslų, tačiau kai kurios delegacijos apgailestavo, kad valstybėms narėms trūksta nuspėjamumo, atsižvelgiant į tai, kad jos nežinos apie jo prieinamumą iki reikalavimų vykdymo proceso pabaigos.

Be klausimų dėl tuo pačiu metu taikomų lankstumo priemonių, numatytų pasiūlymuose dėl PPR ir LULUCF, kelios delegacijos pasiteiravo, ar nebūtų įmanoma aktyviau naudoti vienkartinę ATLPS ir PPR tarpusavio lankstumo priemonę arba padidinti prieigą prie jos siekiant padidinti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo išlaidų veiksmingumą.

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

9. Pagrindinis Komisijos pasiūlymo tikslas – padidinti LULUCF sektoriaus indėlį į didesnę ES bendrą 2030 m. klimato srities užmojį nustatant ES lygmens tikslą, kad 2030 m. LULUCF sektoriaus grynasis absorbuojamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis siektų 310 mln. tonų CO₂ ekvivalento.

Europos Parlamente Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos (ENVI) komitetas yra pagrindinis komitetas, kurio pranešėju paskirtas Ville Niinistö (Verts/ALE, FI). Žemės ūkio ir kaimo plėtros (AGRI) komiteto, kuris yra susijęs komitetas, turintis pasidalijamąją kompetenciją dėl konkrečių nuostatų (2 straipsnio 3 dalis ir 4 straipsnio 4 dalis), pranešėju paskirtas Norbert Lins (PPE, DE). Su dokumentu susijęs darbas vis dar yra ankstyvame etape ir, remiantis šiuo metu turima informacija, galutinis tvarkaraštis nepateiktas.

Dėl pasiūlymų buvo konsultuotasi su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir Regionų komitetu, tačiau jie savo nuomonių dar nepateikė.

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

Pirmininkaujant Slovėnijai Aplinkos darbo grupė pasiūlymą ir jo poveikio vertinimą nagrinėjo keturiuose posėdžiuose, per kuriuos pavyko užbaigti preliminarų pirmąjį pasiūlymo svarstymą. Šiame etape delegacijų pareikštos nuomonės daugiausia yra preliminarios ir techninio lygmens diskusijose dėl Komisijos pasiūlymo daugiausia dėmesio skirta siūlomų galiojančio reglamento pakeitimų paaiškinimui, visų pirma atsižvelgiant į reikšmingus bendros tvarkos pakeitimus nuo 2026 m. Dauguma iki šiol iškeltų klausimų ir susirūpinimą keliančių aspektų yra susiję su 2030 m. nacionaliniais tikslais, numatoma sistema po 2030 m., lankstumo priemonėmis, skirtomis padėti valstybėms narėms siekti savo tikslų (įskaitant sąveiką su PPR siūlomomis lankstumo priemonėmis ir papildomu rezervu), atitikties ir sankcijų mechanizmu, taip pat stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimais.

2021–2025 m. pasiūlyme išlaikomas dabartinis nulinio debeto įsipareigojimas, o tai reiškia, kad valstybės narės turi užtikrinti, kad bendro išmetamųjų teršalų kiekio suma neviršytų bendro sektoriaus absorbuoto kiekio sumos, pritaikius atitinkamas apskaitos taisykles ir lankstumo priemones PPR sektoriaus atžvilgiu. 2026–2030 m. laikotarpiui pasiūlyme nustatytas ES lygmens tikslas, kad iki 2030 m. LULUCF sektoriaus grynasis absorbuojamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis atitiktų 310 mln. tonų CO₂ ekvivalento. Tas tikslas paskirstomas tarp valstybių narių kaip privalomi nacionaliniai tikslai, remiantis jų dabartiniais klimato kaitos švelninimo veiklos rezultatais LULUCF sektoriuje ir jų tvarkomos žemės ploto dalimi ES. 2025 m. Komisija siūlo priimti įgyvendinimo aktą, kuriuo būtų nustatyti kiekvienos valstybės narės metiniai tikslai, pagrįsti linijine trajektorija. Nuo 2031 m. Komisija siūlo žemės ūkio sektoriaus išmetamųjų teršalų, kurie nėra CO₂, kiekį sujungti su kiekiu, absorbuojamu ir išmetamu LULUCF reglamento taikymo srityje, kad būtų sukurtas naujas vienas ramstis, apimantis žemės naudojimą, miškininkystę ir žemės ūkį. Be to, pasiūlyme nustatytas tikslas iki 2035 m. ES lygmeniu jungtiniame sektoriuje neutralizuoti poveikį klimatui. Pasiūlyme taip pat apibrėžiamas procesas, pagal kurį iki 2025 m. pabaigos Komisija pateiks pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriame bus nustatyti valstybių narių įnašai siekiant poveikio klimatui neutralumo tikslo jungtiniame žemės sektoriuje.

Delegacijos iš esmės pripažįsta svarbų LULUCF sektoriaus vaidmenį ES klimato politikoje ir didesnius jo bendrus užmojus. Tačiau savo pirminėse nuomonėse kelios delegacijos išreiškė susirūpinimą dėl siūlomų 2030 m. nacionalinių tikslų, įskaitant jų užmojo mastą, juos apskaičiuojant taikomus kriterijus ir siūlomą naują atitikties mechanizmą. Daugelis jų abejojo dėl to, kaip paskirstant tikslus buvo atsižvelgta į nacionalinius ypatumus, pavyzdžiui, natūralias geografines sąlygas ir miškų amžiaus struktūrą, taip pat į poreikį užtikrinti ilgalaikį absorbentų didinimą. Dauguma delegacijų yra susirūpinusios dėl to, kad siūlomas vėlesnio 2026–2029 m. metinių tikslų nustatymo procesas remiantis linijine trajektorija nėra tinkamas sektoriui, kuriame skirtingais metais padėtis labai kinta, ir kad dėl tos pačios priežasties nebūtų tikslinga tikrinti atitiktį dėl vieno metų. Kelios delegacijos taip pat pareiškė esančios susirūpinusios dėl siūlomo techninių pataisų mechanizmo taikymo ir paprašė daugiau informacijos apie numatomą procesą ir rezultatus. Šiame etape vis dar yra daug klausimų dėl numatomos programos po 2030 m., kurią, kai kurių delegacijų nuomone, gali būti per anksti įtraukti į šį pasiūlymą.

Daugiausia dėmesio diskusijose dėl lankstumo priemonių iki šiol buvo skiriama jų techninių aspektų paaiškinimui ir esamų lankstumo priemonių pakeitimams po 2025 m., taip pat geresniam PPR ir LULUCF pasiūlymuose numatytų lankstumo priemonių sąsajų supratimui, be kita ko, Europos klimato srities teisės akto kontekste. Nuo 2026 m. nebebus galima absorbuojamo kiekio pertekliaus perkelti iš 2021–2025 m. į 2026–2030 m. laikotarpį. Tačiau valstybės narės gali toliau prekiauti savo pertekliumi. Antruoju laikotarpiu esamas žemės naudojimo lankstumas bus visapusiškesnis – taikymo sritis bus išplėsta ir aprėps ne tik tvarkomą miško žemę, bet visas žemės ataskaitų teikimo kategorijas. Bendras galimas kiekis pagal lankstumo priemonę bus padalytas į dvi dalis, o jo naudojimas priklausys nuo to, ar ES lygmeniu bus laikomasi abiejų laikotarpių tikslų. Antruoju laikotarpiu žemės naudojimo lankstumo priemonė turėtų veikti kaip viena lankstumo priemonė ir gali būti naudojama siekiant sumažinti skirtumus skirtingais metais. Be to, siekiant padėti valstybėms narėms, susiduriančioms su natūraliais trikdžiais abiem laikotarpiais, tam tikromis sąlygomis galėtų būti taikomas papildomas mechanizmas.

Apskritai delegacijos pripažįsta, kad lankstumo priemonės, visų pirma natūralių trikdžių atveju, bus labai svarbios siekiant sudaryti valstybėms narėms palankesnes sąlygas įgyvendinti didesnius užmojus po 2025 m. Tačiau jos išreiškė susirūpinimą dėl to, ar siūlomos lankstumo priemonės šiuo atžvilgiu bus tinkamos, visų pirma tais atvejais, kai lankstumo galimybė priklauso nuo to, ar bus pasiektas bendras ES tikslas. Buvo iškelta klausimų dėl to, kad valstybės narės nebeturi galimybės 2021–2025 m. nulinio debeto laikotarpiu LULUCF sektoriuje absorbuoto kiekio pertekliaus naudoti 2026–2030 m. laikotarpiu, taip pat dėl to, kad pasiūlymu neleidžiami absorbuoto kiekio pertekliaus perkėlimai antrajame reikalavimų vykdymo laikotarpyje, atsižvelgiant į metinius tikslus.

Į pasiūlymą įtraukti Energetikos sąjungos valdymo reglamento (ES) 2018/1999⁵ pakeitimai, susiję su išmetamo ir absorbuojamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos bei ataskaitų teikimo ir valstybių narių pažangos siekiant LULUCF reglamente nustatytų tikslų stebėjimo taisyklėmis. Šie pakeitimai apima priemones, kuriomis siekiama užtikrinti tikslesnę stebėseną ir ataskaitų teikimą, taip pat išmetamo ir absorbuojamo teršalų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimus naudojant pažangias technologijas, prieinamas pagal Sąjungos programas, pavyzdžiui, „Copernicus“, ir skaitmeninius duomenis, surinktus pagal bendrą žemės ūkio politiką. Naudodamos naujus duomenis, gautus pradėjus taikyti naujus apskaitos sistemų reikalavimus, valstybės narės savo atitikties ataskaitose atitinkamai 2027 m. ir 2032 m. taip pat turės pateikti papildomos informacijos, susijusios su dviem laikotarpiais, įskaitant nacionalinės politikos ir priemonių sinergijų ir kompromisų įvertinimą, siekiant pereiti prie labiau į politiką orientuotų priemonių, o ne tik užtikrinti nuoseklumą apskaitos lygmeniu.

⁵ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 dėl energetikos sąjungos ir klimato politikos veiksmų valdymo, kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 663/2009 ir (EB) Nr. 715/2009, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/22/EB, 98/70/EB, 2009/31/EB, 2009/73/EB, 2010/31/ES, 2012/27/ES ir 2013/30/ES, Tarybos direktyvos 2009/119/EB ir (ES) 2015/652 ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 328, 2018 12 21, p. 1).

Delegacijos pareiškė nuogastavimų dėl to, kad dėl naujų stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų gali gerokai padidėti ŠESD apskaitos sudėtingumas, o kai kurios iš jų nurodė, kad turėtų būti reikalaujama tik tiek informacijos, kiek būtina pažangos stebėsenai ir ŠESD išmetimo bei absorbavimo šiame sektoriuje peržiūrai užtikrinti. Kelioms delegacijoms taip pat susirūpinimą kelia tai, kad dėl naujų reikalavimų gali atsirasti papildomų išlaidų, administracinės naštos arba darbo dubliavimosi. Apskritai delegacijos mano, kad, siekiant geriau suprasti reikalavimus ir jų pasekmes, reikia daugiau diskusijų techniniu lygmeniu.

iv) Reglamentas dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų⁶

10. Pasiūlymu siekiama prisidėti prie didesnio bendro ES užmojo, padidinant 2030 m. naujų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus ir nustatant 100 % tikslą 2035 m., tuo skatinant inovacijas ir užtikrinant, kad Europos automobilių pramonė išlaikytų ir stiprintų savo pasaulinį konkurencingumą. Didesnis užmojis, *inter alia*, padės valstybėms narėms pasiekti savo privalomus nacionalinius tikslus pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą.

Europos Parlamente už šį pasiūlymą atsakingas Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas. Jan Huitema (RENEW, NL) paskirtas pranešėju. Su dokumentu susijęs darbas yra ankstyvame etape ir, remiantis turima informacija, galutinio tvarkaraščio nepateikta.

Dėl pasiūlymo buvo konsultuotasi su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir Regionų komitetu, tačiau jie savo nuomonių dar nepateikė.

⁶ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 (dok. 10906/21 + ADD 1–5).

Pirmininkaujant Slovėnijai Aplinkos darbo grupėje buvo surengti trys posėdžiai pasiūlymui ir jo poveikio vertinimui nagrinėti, įskaitant vieną nagrinėjamą pastraipsniui. Nors per pirmąsias diskusijas išsiaiškinta nemažai klausimų, dauguma delegacijų šį pasiūlymą vis dar nagrinėja, todėl jų nuomonės ar pozicijos yra daugiausia preliminaros. Nepaisant to, pirmosios diskusijos atskleidė preferencijas, susijusias su tikslų dydžių užmoju. Tačiau pažymėtina, kad kai kurios delegacijos nepateikė net ir preliminarų nurodymų dėl siūlomų tikslų dydžių arba pateikė tik dalį.

Bendrai suprantama, kad automobilių sektorius turi prisidėti prie didesnio bendro 2030 m. ir 2050 m. ES klimato srities užmojo. Kai kurios delegacijos pasiūlymą laiko esant labai svarbų tam, kad būtų pasiektas bendras užmojis ir įvykdyti jų didesni nacionaliniai tikslai pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą. Kelios delegacijos pabrėžė, kad užmojis turėtų būti vertinamas užtikrinant darną su kitais Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymais, visų pirma su pasiūlymu dėl Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamento (ADIR).

Diskusijose daugiausia dėmesio skirta padidintiems tikslams, įskaitant visų pirma 100 % tikslą 2035 m., pagal kurį reikalaujama, kad iki tos datos visi nauji automobiliai ir furgonai būtų netaršios transporto priemonės, ir tai *de facto* reiškia laipsnišką vidaus degimo variklio atsisakymą.

Kelios delegacijos paragino nustatyti didesnį užmojų lygį arba galėjo tam pritarti, teigdamos, kad greitesnis perėjimas prie netaršių transporto priemonių yra ir įmanomas, ir reikalingas atsižvelgiant į bendrą užmojų. Šiuo atžvilgiu visų pirma atkreipiamas dėmesys į tai, kad netaršios transporto priemonės jau tampa plačiai prieinamos ir tikimasi, kad jų įsitvirtinimas rinkoje gerokai išaugs. Didesnis užmojis padėtų paspartinti tiek šių transporto priemonių diegimą, tiek įperkamumą, be kita ko, naudotų transporto priemonių rinkoje. Visų pirma šios delegacijos pageidauja 100 % tikslą paankstinti iki 2030 m. Kai kurios iš jų teiravosi apie valstybių narių galimybes imtis papildomų priemonių nacionaliniu lygmeniu (kai kurios valstybės narės yra parengusios politiką ir (arba) planus, skirtus ankstesniam, nei siūlė Komisija, laipsniškam atsisakymui). Kai kurios delegacijos siūlė didinti 2025 m. tikslus ir nustatyti tarpinį tikslą tarp 2025 ir 2030 m., be to, abejojo dėl diferencijuotų tikslų lengviesiems automobiliams ir furgonams 2030 m.

Kitos delegacijos, priešingai, pritarė tam, kad būtų išlaikyti dabartiniai 2025 m. tikslai ir diferencijuoti tikslai lengviesiems automobiliams bei furgonams, kaip pasiūlė Komisija.

Kai kurios delegacijos nurodė bent preliminariai pritariančios siūlomam užmojų lygiui, nors kai kurios iš jų tai darė su tam tikromis išlygomis ar niuansais. Buvo pasiūlyta, kad kartu su 2035 m. 100 % tikslu turėtų būti numatyta kokia nors leidžianti nukrypti nuostata, taikytina geriausiai veikiančioms mažataršėms transporto priemonėms iki 2039 m.

Kai kurioms delegacijoms siūlomas užmojo lygis kelia susirūpinimą, visų pirma dėl 2035 m. 100 % tikslo, kurį kai kurios aiškiai laiko nepriimtiniu. Kalbant apie 2030 m. tikslus, kol kas kai kurios delegacijos nurodė nesutinkančios su Komisijos pasiūlymu. Daugiausia reikia nuogąstavimų dėl to, ar ne per anksti laipsniškai atsisakyti vidaus degimo variklio ir ar nereikia daugiau laiko, o kai kurios delegacijos siūlė, kad sprendimas dėl laipsniško atsisakymo būtų priimtas tik atliekant kitą peržiūrą, kuri galėtų būti paankstinta iki 2026 m. Šios delegacijos šiame kontekste akcentavo tam tikrus sumetimus, visų pirma poreikį atsižvelgti į skirtingas valstybių narių padėtis, susijusias su netaršių ir mažataršių transporto priemonių įsitvirtinimu, ir nulemtas įkrovimo infrastruktūros diegimo ir perkamosios galios skirtumų; ir tai, kad laipsniškas vidaus degimo variklio atsisakymas prieštarauja technologinio neutralumo principui. Taip pat buvo pabrėžta, kad reikėtų atsižvelgti į gamybos pokyčių ir juos sekančio darbo vietų praradimo poveikį, todėl reikia gerokų veiksmų, *inter alia*, darbuotojų kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo srityse. Be to, buvo iškelti elektros energijos įperkamumo ir baterijų bei žaliavų prieinamumo klausimai.

Buvo paraginta apvarstyti pasiūlymo poveikį tam tikrų valstybių narių naudotų automobilių rinkai, pabrėžiant, kad dėl spartesnio netaršių ir mažataršių automobilių įsitvirtinimo didesnes pajamas gaunančiose valstybėse narėse gali padidėti senesnių taršesnių automobilių eksportas į mažas pajamas gaunančias valstybes nares. Pripažįstant, kad šis klausimas negali būti išspręstas šiame reglamente, siūloma, kad Komisija jį stebėtų, pvz., pažangos ataskaitos ir (arba) peržiūros proceso kontekste, ir atidžiau apvarstyti galimus sprendimus.

Kai kurios delegacijos paragino įtraukti atsinaujinančiųjų ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų indėlį, vertinant, kaip transporto priemonių gamintojai laikosi savo tikslų, arba galėjo tam pritarti. Tačiau dalis delegacijų tvirtai pritaria tam prieštaraujantiems Komisijos argumentams, be kita ko, kad šiuos degalus geriau nukreipti į kitus sektorius, kuriuos sunkiau dekarbonizuoti.

Kelios delegacijos pageidauja nebenaudoti vadinamojo masės parametro nustatant savitąsias teršalų išmetimo normas gamintojams, taigi ir pastangų paskirstymą tarp jų.

Kalbant apie netaršių ir mažataršių transporto priemonių įsitvirtinimo paskatų mechanizmą, dėl kurio susitarta per paskutinę reglamento peržiūrą, Komisija siūlo jo laipsniškai atsisakyti iki 2030 m., laikydama, kad tikslo griežtumas yra pagrindinė jų įsitvirtinimo varomoji jėga. Iš iki šiol pateiktų pastabų matyti, kad dalis delegacijų tam pritaria, o kai kurios iš jų siūlo ankstesnį laipsnišką atsisakymą ir teigia, kad toks, koks yra dabar, jis gali pakenkti užmojui. Kitos valstybės narės siūlomam laipsniškam atsisakymui nepritaria pabrėždamos, kad jis suteikia tam tikrų paskatų stimuliuoti šių transporto priemonių įsitvirtinimą tose valstybėse narėse, kuriose šiuo metu įsitvirtinimas yra menkas. Kelios delegacijos pareiškė išlygų dėl mažiems gamintojams taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos panaikinimo, atsižvelgiant į tai, kad jos nauda išmetamųjų teršalų kiekio mažinimui yra labai ribota, tačiau ja atsižvelgiama į tam tikras rinkos ypatybes. Kitos delegacijos pareiškė pasiūlymui pritariančios.

Pirminės diskusijos parodė, kad pritariama 2028 m. numatytos peržiūros paankstinimui; delegacijos iškėlė papildomų klausimų, kurie turės būti peržiūrėti arba įtraukti į numatomą pažangos ataskaitą, taip pat atsižvelgiant į diskusijas dėl siūlomo užmojo.

v) Reglamentas dėl Socialinio klimato fondo⁷ (SKF)

11. Pasiūlymu siekiama sušvelninti pastatams ir kelių transportui skirtos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos socialinį ir pasiskirstomąjį poveikį įsteigiant Socialinį klimato fondą (SKF reglamentas) pažeidžiamiesiems namų ūkiams, labai mažoms įmonėms ir transporto naudotojams remti. Remiantis socialiniais klimato planais, kuriuos valstybės narės turės parengti, iš jo teikiama parama priemonėms ir investicijoms, kuriomis siekiama sumažinti pažeidžiamų grupių išmetamą teršalų kiekį šiuose sektoriuose, be to, iš jo gali būti skiriama ir laikina tiesioginė parama pajamoms.

Europos Parlamente tiek Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos (ENVI) komitetas, tiek Užimtumo ir socialinių reikalų (EMPL) komitetas yra vadovaujantys komitetai pagal bendrą komitetų procedūrą. Biudžeto (BUDG) komitetas yra susijęs komitetas, turintis išimtinę kompetenciją klausimais, tiesiogiai susijusiais su nuosavais ištekliais. Esther de Lange (PPE, NL) paskirta ENVI komiteto pranešėja, David Casa (PPE, MT) – EMPL komiteto pranešėju ir Margarida Marques (S&D, PT) – BUDG komiteto pranešėja. Su pasiūlymu susijęs darbas yra ankstyvame etape ir, remiantis turima informacija, galutinių tvarkaraščių nepateikta.

Dėl pasiūlymo buvo konsultuotasi su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir Regionų komitetu, tačiau jie savo nuomonių dar nepateikė.

⁷ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas (dok. 10920/21 + COR1 + ADD1 + ADD1 COR1).

Slovėnijos pirmininkavimo laikotarpiu Ad hoc darbo grupė Socialinio klimato fondo klausimais (AHDG SKF)⁸ surengė tris posėdžius dėl SKF reglamento. Diskusijose daugiausia dėmesio skirta tam tikrų svarbių pasiūlymo bendrųjų ir biudžetinių aspektų išaiškinimui. Nors bendrai pripažįstama, kad reikia užtikrinti žaliąją pertvarką nieko nepaliekant nuošalyje ir spręsti su siūlomos pastatams ir kelių transportui skirtos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos socialinėmis pasekmėmis susijusias problemas, pasiūlymas apskritai sulaukė nevienareikšmių reakcijų. Kai kurios delegacijos palankiai įvertino bendrą idėją įsteigti fondą, nors daugelis jų pareiškė didelių nuogastavimų ir paprašė paaiškinimų, visų pirma dėl sąsajų su kitais Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymais, duomenų, kuriais grindžiami įvairūs pasiūlyme pateikiami skaičiavimai, ir poveikio valstybių narių lygmeniu, o kai kurios delegacijos apgailestavo, kad nėra atskiro poveikio vertinimo. Delegacijos vis dar nagrinėja tekstą, todėl jų pastabos ar pozicijos buvo daugiausia preliminaros. Pasiūlymo nagrinėjimas pastraipsniui prasidės pirmininkaujant Prancūzijai.

Daugumos delegacijų nuomone, SKF reglamentas yra savo esme susijęs su persvarstytoje ATLPS direktyvoje siūloma nauja pastatų ir kelių transporto sektoriams skirta apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, o kai kurios taip pat pabrėžia kitų Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymų, įskaitant Energijos mokesčių direktyvą, socialinį ir paskirstomąjį poveikį.

Kelios delegacijos akcentavo, kad galutinis nacionalinių pozicijų dėl SKF reglamento parengimas priklausys nuo būsimų pasiūlymų dėl Sprendimo dėl nuosavų išteklių įvertinimo ir daugiametės finansinės programos (2021–2027 m.) dalinio pakeitimo. Kai kurios delegacijos pareiškė nuogastavimų dėl daugiametės finansinės programos persvarstymo ir laikėsi nuomonės, kad siūlomos pastatams ir kelių transportui skirtos prekybos apyvartiniais taršos leidimais sukeltiems socialiniams padariniams šalinti galėtų būti naudojamos ir esamos lėšos. Šiame kontekste tam tikros delegacijos atkreipė dėmesį į tai, kad fondo ir kitų priemonių, visų pirma sanglaudos politikos priemonių bei Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės, taip pat nacionalinių priemonių taikymo sritys sutampa.

⁸ 2021 m. rugsėjo 8 d. Nuolatinių atstovų komitetas (COREPER I) patvirtino jos įgaliojimus (dok. 11402/2021 + COR1). Vadovaujant Nuolatinių atstovų komitetui, AHDG SKF teikia ataskaitas Aplinkos sudėties Tarybai ir atitinkamai Ekonomikos ir finansų reikalų sudėties Tarybai.

Kalbant apie siūlomus teisinius pagrindus, t. y. SESV 91 straipsnio 1 dalies d punktą (transportas), SESV 192 straipsnio 1 dalį (aplinka) ir 194 straipsnio 1 dalies c punktą (energetika), kai kurios delegacijos abejojo jų tinkamumu ir tuo, ar pagal siūlomus teisinius pagrindus galima numatyti laikiną tiesioginę paramą pajamoms. Tarybos Teisės tarnyba viename iš AHDG SKF posėdžių pateikė preliminarą analizę.

Kelios delegacijos taip pat suabejojo Socialinio klimato fondo tiesioginiu valdymu, jos pareiškė teikiančios pirmenybę pasidalijamajam valdymui. Be to, kai kurios delegacijos klausė, kokia racija grindžiamas sprendimas kaip privalomą priemonę naudoti integruotą ir sąveikią informacijos ir stebėsenos sistemą, įskaitant bendrą duomenų gavybos ir rizikos vertinimo priemonę.

Kalbant apie socialinių klimato planų turinį, delegacijoms kilo abejonių dėl galimo dubliavimosi su kitomis strategijomis, kurias turės nustatyti valstybės narės, pavyzdžiui, su teritoriniais teisingos pertvarkos planais. Be to, kelios delegacijos prieštaravo tam, kad pažangos ataskaitų rodikliai ir stebėsenos bei vertinimo tikslais taikomi rodikliai būtų nustatomi deleguotuoju aktu, – jos pageidautų, kad rodikliai būtų įtraukti į reglamentuojamąjį tekstą, laikantis sanglaudos politikos požiūrio.

Kalbant apie veiksmų tinkamumą finansuoti, delegacijos pageidavo išsamesnės analizės dėl tinkamų finansuoti priemonių ir investicijų, taip pat dėl lėšų paskirstymo tarp priemonių ir investicijų, bei dėl laikinos tiesioginės paramos pajamoms fondo lėšomis. Delegacijos taip pat paprašė paaiškinti reikšmingos žalos nedarymo principą ir pareiškė laukiančios iš Komisijos techninių gairių šiuo klausimu.

Kalbant apie Socialinio klimato fondo dydį, pasiūlyme numatoma 2025–2032 m. laikotarpiu iš viso skirti 72,2 mlrd. EUR. Ši suma iš esmės atitinka 25 % numatomų pajamų iš siūlomos pastatams ir kelių transportui skirtos prekybos apyvartiniais taršos leidimais. Dauguma delegacijų klausė apie Komisijos atliktą kalibravimą ir prašė papildomų paaiškinimų dėl siūlomos fondo bendros sumos, o kelios delegacijos abejojo dėl fondo dydžio.

Delegacijos pareiškė nuogastavimų dėl nuostatų dėl bendro finansavimo (pvz., valstybės narės turėtų finansuoti bent 50 % socialinių klimato planų visų išlaidų naudodamos dalį savo numatomų pajamų iš apyvartinių taršos leidimų pardavimo aukcione pagal naująją sistemą). Šiuo atžvilgiu kelios delegacijos paprašė papildomų paaiškinimų dėl vienintelės 50 % nacionalinio bendro finansavimo normos, taikytinos visoms valstybėms narėms, o kai kurios manė, kad ji per didelė.

Kalbant apie siūlomą fondo lėšų paskirstymo metodiką, delegacijos iškėlė keletą klausimų ir pareiškė nuogastavimų dėl naudotos formulės, kuri laikyta pernelyg sudėtinga, ir dėl paskirstymo kriterijų, kurie, daugelio delegacijų nuomone, nėra tinkami siekiant atsižvelgti į jų konkrečias nacionalines aplinkybes ir užtikrinti teisingumą. Šiame kontekste taip pat buvo suabejota rodiklių pasirinkimu.

Kalbant apie Socialinio klimato fondo trukmę, tai, kad Socialinis klimato fondas apima du DFP laikotarpius, kelių delegacijų nuomone, yra politiškai opu ir bus būtina tolesnė analizė. Kai kurios delegacijos pabrėžė, kad 8 metų laikotarpis pradedant nuo 2025 m. užbėga už akių būsimai daugiametei finansinei programai. Dabartiniu pasiūlymu fondas įsteigiamas nenustatant laiko apribojimų. Fondo biudžetas šiuo metu padalytas į dvi dalis: 1) 2025–2027 m. finansinis paketas ir 2) 2028–2032 m. finansinis paketas. 2025–2027 m. laikotarpiui Komisija ketina pasiūlyti esamo DFP reglamento dalinį pakeitimą, dėl kurio bus susitarta tuo pačiu metu, kaip ir dėl pagrindinio akto, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas, ir dėl Sprendimo dėl nuosavų išteklių dalinio pakeitimo. 2028–2032 m. laikotarpiui siūloma šią sumą skirti tik tuo atveju, jei kitame DFP reglamente bus pasiektas susitarimas dėl konkrečios biudžeto sumos skyrimo Socialiniam klimato fondui.

Laikydamosi AHDG SKF įgaliojimų, pirmininkaujanti valstybė narė lauktiniais skliaustais apskliaudė atitinkamas pasiūlymo ir jo priedų nuostatas dėl finansinių aspektų, susijusių su daugiamete finansine programa ir Sąjungos nuosavais ištekliais, įskaitant, *inter alia*, fondo dydį bei trukmę ir paskirstymo metodiką. Laužtiniuose skliaustuose pateikiamos tos nuostatos, kurios greičiausiai bus horizontaliųjų derybų dėl biudžeto dalis.

III. IŠVADA

Nuolatinių atstovų komiteto prašoma susipažinti su šia pažangos ataskaita ir jos priede išdėstytais politiniams debatams skirtais klausimais ir perduoti juos Tarybai (aplinka) rengiantis 2021 m. gruodžio 20 d. įvyksiančiam jos posėdžiui.

Klausimai ministrams Tarybos (aplinka) politiniams debatams

1. *Remdamosi (-iesi) savo politiniu vertinimu dėl iki šiol padarytos pažangos penkių Aplinkos tarybos kompetencijai priklausančių dokumentų atžvilgiu, koks galėtų būti tolesnės pažangos penkių su klimatu susijusių iniciatyvų srityje artimiausiais mėnesiais užmojo lygis, atsižvelgiant į įvairias pasiūlymų tarpusavio sąsajas, įskaitant sąsajas su kitais Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymais?*
 2. *Kokie klausimai šiame kontekste, Jūsų nuomone, yra opiausi tuose penkiuose dokumentuose?*
-