



Briselē, 2021. gada 6. decembrī
(OR. en)

14585/21

Starpiestāžu lietas:

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

PIEZĪME

Sūtītājs: Padomes Ģenerālsēkretariāts

Saņēmējs: Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome

Temats: Pakete "Gatavi mērķrādītājam 55 %"

a) Direktīva (ES) 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai – pārskatīšana, lai īstenotu vērēnīgās ieceres, ko paredz jaunais 2030. gada klimata mērķrādītājs un saistītie priekšlikumi

b) Regula (ES) 2018/842 par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības – pārskatīšana

c) Regula (ES) 2018/841 par zemes izmantošanā, zemes izmantošanas maiņā un mežsaimniecībā radušos siltumnīcefekta gāzu emisiju un piesaistes iekļaušanu klimata un enerģētikas politikas satvarā laikposmam līdz 2030. gadam – pārskatīšana

d) Regula (ES) 2019/631 par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem – pārskatīšana

e) Regula, ar ko izveido Sociālo klimata fondu

- progresa ziņojums
 - politikas debates
-

I. IEVADS

1. Eiropas Komisija 2021. gada 14. jūlijā iesniedza minētos priekšlikumus kā daļu no tiesību aktu priekšlikumu paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %". Paketes mērķis ir ES klimata un enerģētikas politikas satvaru saskaņot ar tās jauno vērienīgo klimata mērķrādītāju 2030. gadam, proti, samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) neto emisijas vismaz par 55 %, un ievirzīt ES ceļā uz sava mērķa sasniegšanu – kļūt klimatneitrālai līdz 2050. gadam.
2. Padomē priekšlikumus izskata četros Padomes sastāvos: vide, enerģētika, transports un ekonomika un finanses.
3. Prezidentvalsts ir sagatavojusi ziņojumu, kurā ietverts pārskats par progresu, kas panākts saistībā ar paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ietvertajiem priekšlikumiem (dokuments 13977/21). Ziņojumā uzsvars likts uz paketes horizontālajiem aspektiem, piemēram, savstarpējām saiknēm starp dosjē, un galvenajiem jautājumiem, kas līdz šim izvirzīti diskusijās. Tas ir iesniegts atbildīgajiem Padomes sastāviem kopā ar atsevišķiem progresa ziņojumiem par atsevišķiem priekšlikumiem.
4. Vides padomē 2021. gada 6. oktobrī notika pirmā viedokļu apmaiņa par paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %". Gatavojoties Padomes (Vide) 2021. gada 20. decembra sanāksmei, šā ziņojuma mērķis ir sniegt sīkāku informāciju par progresu, kas panākts saistībā ar pieciem Vides padomes kompetencē esošajiem dosjē, un, attiecīgā gadījumā, vispārīgi izklāstīt deleģāciju sākotnējos viedokļus par galvenajiem jautājumiem.
5. Minētie dosjē ir paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" pamatā – ar ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS) saistītais vērienīgākais mērķis kalpo par galveno virzītājspēku, ko papildina atjaunināti valstu mērķrādītāji Kopīgu centienu regulā (KCR) un pasākumi dabisko oglekļa piesaistītāju palielināšanai, izmantojot Regulu par zemes izmantošanu, zemes izmantošanas maiņu un mežsaimniecību (ZIZIMM). Ierosinātie stingrākie CO₂ standarti vieglajiem automobiļiem un furgoniem ir vērsti uz to, lai palīdzētu dalībvalstīm sasniegt savus paaugstinātos valstu mērķrādītājus, vienlaikus stimulējot tehnoloģisko inovāciju šajā nozarē. Ierosinātā jaunā Sociālā klimata fonda mērķis ir pievērsties ierosinātās jaunās ēku un autotransporta nozares emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas sociālajai ietekmei un ietekmei uz sadali.

6. Jautājumā par vispārējo progresu, kas panākts saistībā ar šiem dosjē, prezidentvalsts uzskata, ka attiecībā uz lielāko daļu no tiem būs jāveic ievērojams papildu tehniskais darbs, ņemot vērā dosjē sarežģītību un jaunu elementu ieviešanu un – ETS gadījumā – arī lielo apjomu.

II. PREZIDENTŪRAS LAIKĀ PAVEIKTAIS DARBS

i) Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) reforma

7. ETS reformas ietvaros norisinās darbs ar šādiem trīs priekšlikumiem ¹: priekšlikums par grozījumiem ETS direktīvā, Lēmumā par tirgus stabilitātes rezervi (TSR) un MZV Kuģošanas regulā ("vispārējā ETS"), priekšlikums ETS direktīvas grozīšanai attiecībā uz aviācijas nozari ("ETS aviācija") un atsevišķs priekšlikums TSR lēmuma grozīšanai.

¹ Priekšlikums Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757 (dok. 10875/21 + ADD 1–7);
priekšlikums Direktīvai, ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un globālā tirgus pasākuma pienācīgu īstenošanu (dok. 10917/21 + ADD 1–3);
priekšlikums Lēmumam, ar ko Lēmumu (ES) 2015/1814 groza attiecībā uz kvotu apjomu, kurš līdz 2030. gadam jāieskaita Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezervē (dok. 10902/21 + ADD 1).
Turklāt 2021. gada 14. jūlijā tika iesniegts ceturtais priekšlikums par ETS: priekšlikums Lēmumam, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK attiecībā uz paziņošanu gaisakuģu operatoriem, kuri darbojas Eiropas Savienības teritorijā, par emisiju izlīdzināšanas apmēru globālā tirgus pasākuma satvarā. Šo priekšlikumu atsevišķi izskata TTE padome (Transports).

Priekšlikumu mērķis ir nodrošināt, ka ETS izpilda savu daļu no ES vērienīgākā vispārējā mērķa, paredzot oglekļa cenas noteikšanu nozarēs, kuras ETS vēl neaptver (jūras transporta nozare, ēku un autotransporta nozare), un stiprinot spēkā esošos noteikumus. Priekšlikuma "ETS aviācija" mērķis ir arī īstenot *CORSIA* ². Attiecībā uz esošo ETS – minēto priekšlikumu rezultātā līdz 2030. gadam ETS aptvertajās nozarēs kopējās emisijas būtu jāsamazina par 61 % (pašreizējais mērķis – 43 %) salīdzinājumā ar 2005. gadu. Ar ierosināto atsevišķo ETS, kas paredzēta ēku un autotransporta nozarē, būtu jānodrošina, ka šajās nozarēs emisijas tiek samazinātas par 43 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni, lai palīdzētu dalībvalstīm sasniegt savus nacionālos mērķrādītājus saskaņā ar Kopīgo centienu regulu.

Eiropas Parlamentā vadošā komiteja saistībā ar šiem priekšlikumiem ir Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja. Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja ir iesaistītā komiteja darbā ar priekšlikumu par "vispārējo ETS". *Peter Liese (PPE, DE)* ir iecelts par referentu priekšlikumam "vispārējā ETS", *Sunčana Glavak (PPE, HR)* – par referenti priekšlikumam "ETS aviācija" un *Cyrus Engerer (S&D, MT)* – par referentu atsevišķajam priekšlikumam par TSR lēmumu. Darbs pie priekšlikumiem vēl ir agrīnā stadijā, un – saskaņā ar pieejamo informāciju – galīgais grafiks nav paziņots.

Par priekšlikumiem ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, taču tām vēl ir jāsniedz savi atzinumi.

Slovēnijas prezidentūras laikā Vides jautājumu darba grupa sarīkoja astoņas sanāksmes, kuru mērķis bija izskatīt ar ETS reformu saistītos trīs priekšlikumus un to ietekmes novērtējumus. Diskusijas noritēja, balstoties uz priekšlikumu tematiskajām grupām, un tās ir devušas ieguldījumu sākotnējā lasījumā, kurā galvenā uzmanība tika pievērsta jautājumu precizēšanai, lai delegācijas varētu labāk izprast priekšlikumu detaļas. Šajā sakarā delegācijas ir lūgušas sniegt vairāk informācijas par priekšlikumu ietekmi dalībvalstu līmenī, kā arī skaidrojumus par savstarpējām saiknēm ar citiem paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %" iekļautajiem priekšlikumiem. Lielākā daļa delegāciju vēl izskata priekšlikumu tekstu, un tādēļ to komentāri vai nostājas ir galvenokārt provizoriski.

² Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma, par ko Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO) vienojās 2016. gadā.

Delegācijas joprojām uzskata ETS par ES klimata politikas pamatu. Šķiet, ka ir vispāratzīts, ka ETS būs izmaksu ziņā efektīvi jāizpilda sava daļa no ES paaugstinātā vērienīgā mērķa, tomēr viedokļi atšķiras jautājumā par ierosinātajām izmaiņām. Šajā sakarā ir izteikti daži aicinājumi izpētīt iespējas, kā vēl vairāk palielināt ETS vērienu, kā arī paustas bažas par priekšlikumu atsevišķu daļu iespējamo ietekmi gan uz ekonomikas nozarēm, gan mājsaimniecībām, uzsverot, ka ir jāņem vērā dalībvalstu atšķirīgās situācijas.

Atsevišķas ETS izveide ēku un autotransporta nozarē

Līdz šim notikušās diskusijas ir izgaismojušas ciešās saiknes starp ierosināto ETS ēku un autotransporta nozarē un citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" elementiem, jo īpaši Sociālā klimata fonda regulu, Kopīgo centienu regulu, Enerģijas nodokļu direktīvu, Regulu par CO₂ emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem un Energoefektivitātes direktīvu.

Kopumā tiek atzīts, ka ir vajadzīgi turpmāki centieni, lai dekarbonizētu ēku un autotransporta nozari. Tomēr liels skaits delegāciju ir paudušas bažas par Komisijas priekšlikumu, un vairākas delegācijas ir izteikušas būtiskus iebildumus par to, vai ir lietderīgi šīm nozarēm piemērot emisijas kvotu tirdzniecību. Šīs bažas jo īpaši ir saistītas ar enerģijas cenu pieaugumu, sociālo un distributīvo ietekmi uz mājsaimniecībām ar zemākiem ienākumiem, kas vēl vairāk paaugstinātu enerģētiskās nabadzības risku un būtu par pamatu tam, ka palielinās atšķirības starp dalībvalstīm un to iekšienē. Ņemot vērā minēto, dažas delegācijas arī apšaubīja apgalvojumu, ka šajās nozarēs ETS būtu visefektīvākais dekarbonizācijas instruments, norādot, ka izmaksas varētu vienkārši tikt novirzītas uz patērētājiem. Vairākas delegācijas ir aktualizējušas jautājumus par to, vai ar Sociālo klimata fondu pietiks, lai mazinātu sociālo ietekmi un ietekmi uz sadali. Dažas delegācijas ir nobažījušās par ieņēmumu zaudējumiem, kas no tā izriet, cita starpā atsaucoties uz ieviestajiem valstu nodokļu pasākumiem. Dažas delegācijas ir arī izvirzījušas jautājumus par īstenošanu un administratīvo slogu.

Savukārt vairākas citas delegācijas ir atzinīgi novērtējušas ierosinājumu ieviest emisijas kvotu tirdzniecību ēku un autotransporta nozarē, uzsverot, ka tai ir lielāks potenciāls izmaksu ziņā efektīvā veidā dekarbonizēt šīs nozares un vienlaikus palīdzēt dalībvalstīm sasniegt savus paaugstinātos valsts mērķrādītājus saskaņā ar Kopīgo centienu regulu. Šīs delegācijas atzīst, ka ir vajadzīgi pasākumi, lai mazinātu sociālo ietekmi un ietekmi uz sadali, un dažas delegācijas norāda, ka arī alternatīviem pasākumiem būs līdzīga ietekme, bet oglekļa cenas noteikšana rada arī ieņēmumus, kurus var izmantot šādiem pasākumiem. Dažām delegācijām ir šaubas par Sociālo klimata fondu.

Attiecībā uz ierosināto fosilā kurināmā tvērumu, uz ko attiecas atsevišķā ETS, dažas delegācijas atbalstīja plašāku tvērumu, kas iekļautu visu fosilo kurināmo. Savukārt citas delegācijas interesējās par ierobežotāku nozaru tvērumu, piemēram, izslēdzot dzīvojamu ēku sektoru.

Nemot vērā to, ka ierosinātā emisijas kvotu tirdzniecība ēku un autotransporta nozarē ir jaunums, sākotnējās diskusijas lielā mērā bija vērstas uz to, lai iegūtu detalizētus skaidrojumus gan par priekšlikuma ietekmi uz katru nozari un katru dalībvalsti, tostarp par izolāmo kvotu daļām un ieņēmumiem katrā dalībvalstī, kā arī par dažādiem priekšlikuma struktūras elementiem. Attiecībā uz atsevišķās ETS noteikumiem, kuru nolūks ir nodrošināt sistēmas darbības raitu uzsākšanu, delegācijas ir atzinīgi novērtējušas to mērķi; dažas delegācijas jo īpaši lūdza skaidrojumus par datu aprēķināšanu un sadalījumu attiecībā uz ierosināto maksimālo robežvērtību, tostarp emisiju daļu katrai dalībvalstij un nozarei, un par ierosinājumu 2026. gadā 30 % kvotu darīt pieejamas izolīšanai agrīnā posmā. Priekšlikumu izskatīšanas gaitā dažas delegācijas pauda viedokli, ka būtu lietderīgāks vēl raitāks sākums, un vēlējās noskaidrot, vai tas, ka kvotas tiek darītas pieejamas izolīšanai agrīnā posmā, neradīs problēmas vēlāk.

Attiecībā uz atsevišķo tirgus stabilitātes rezervi (TSR) – delegācijas ir lūgušas dažādus precizējumus par ierosināto parametru un darbības pamatojumu, cita starpā par sākotnējo apjomu un robežvērtībām kvotu ieskaitīšanai rezervē vai atbrīvošanai no tās. Attiecībā uz ierosināto mehānismu, kurš balstīts uz cenu pieaugumu un kura mērķis ir novērst pārmērīgu cenu svārstību risku, dažas delegācijas ir paidušas bažas par tā efektivitāti, un dažas ir lūgušas skaidrojumus par oglekļa cenas, ko paredz esošā ETS, jebkādu iespējamo ietekmi uz oglekļa cenu, kas paredzēta ierosinātajā emisijas kvotu tirdzniecībā ēku un autotransporta nozarē.

Esošās ETS un tās mērķu nostiprināšana

Delegācijas uzskata, ka priekšlikumi par maksimālās robežvērtības bāzes grozīšanu un lineārā samazinājuma koeficienta palielināšanu ir galvenie elementi ETS mērķu nostiprināšanā. Tos ir atzinīgi novērtējušas vairākas delegācijas, un dažas no tām atbalstīja viedokli, ka ir jāizpēta iespējas mērķu vērienīguma palielināšanai. Attiecībā uz maksimālās robežvērtības bāzes grozīšanu – ir radušies vairāki jautājumi par tās aprēķināšanu, paredzamo vērtību skaitliskā izteiksmē un tās ietekmi, un dažas delegācijas pauda bažas par to, ka tas varētu izraisīt strauju oglekļa cenas pieaugumu gadā, kad tā tiks ieviesta (jāskata arī saistībā ar TSR priekšlikumiem). Sākotnējos komentāros, kuri attiecās uz 79 miljonu kvotu, kas paredzētas jūras transporta nozarei, iekļaušanu maksimālajā robežvērtībā, galvenā uzmanība bija pievērsta aprēķinu un metodikas precizēšanai. Tika uzdoti daži jautājumi par palielinātā lineārā samazinājuma koeficienta ietekmi.

Attiecībā uz noteikumiem par oglekļa emisiju pārvirzi/kvotu bezmaksas piešķiršanu delegācijas koncentrējās uz to, lai iegūtu ļoti detalizētu izpratni par ierosināto izmaiņu ietekmi. Delegācijas atzinīgi vērtēja mērķi izvairīties no starpnozaru korekcijas koeficienta aktivizēšanas, un šajā sakarā vairākas delegācijas nepārprotami atbalstīja tādu pieeju, kas paredz mērķtiecīgāku kvotu bezmaksas piešķiršanu. Tomēr ir radušies daži jautājumi un bažas par ierosinātajām izmaiņām. Konkrētāk – priekšlikums noteikt, ka pilnīga kvotu bezmaksas piešķiršana iekārtām ir atkarīga no Energoefektivitātes direktīvā (EED) paredzētā energoaudita ietvaros sniegto ieteikumu īstenošanas, ir radījis problēmas vairākām delegācijām, un dažas par to ir izteikušas stingrus iebildumus. Dažas delegācijas apgalvoja, ka tas izraisītu atšķirīgu un netaisnīgu attieksmi pret iekārtām sistēmas ietvaros, un cita starpā norādīja, ka kvotu bezmaksas piešķiršanas mērķis nav īstenot EED paredzētā energoaudita ieteikumus. Atsevišķas delegācijas ir atzinušas priekšlikuma mērķi, bet izvirzījušas jautājumus par iespējamo administratīvo slogu saistībā ar tā īstenošanu. Dažas delegācijas apšaubīja līmeņatzīmes maksimālo atjaunināšanas soli attiecībā uz kvotu bezmaksas piešķiršanu, paužot bažas par ietekmi uz nozari to attiecīgajās valstīs. Turklāt tika izvirzīti jautājumi, piemēram, par kvotu bezmaksas piešķiršanas darbības jomu, kas saistīts ar to, ka piecus gadus no ETS neizslēdz noteiktas iekārtas, kas citādi vairs neietilptu darbības jomā pēc tam, kad būtu īstenoti pasākumi to enerģijas patēriņa un emisiju samazināšanai.

Īpaša uzmanība tika pievērsta ierosinātajai kvotu bezmaksas piešķiršanas pakāpeniskai izbeigšanai ETS tām nozarēm, ko aptver oglekļa ieviešanas mehānisms (OIM), kurš paredzēts, lai nodrošinātu ES pasākumu, kas domāti oglekļa emisiju pārvirzes novēršanai, saderību ar PTO noteikumiem. Sākotnējos komentāros ir gan ierosināts izskatīt iespēju veikt ātrāku pakāpenisku izbeigšanu (kas ļautu īstenot ātrāku OIM pakāpenisku ieviešanu), gan arī lūgts ievērot piesardzīgu pieeju; dažos komentāros ir norādīts, ka lēmums par pakāpenisku izbeigšanu būtu jāpieņem tikai pārskatīšanas ietvaros, ko veic pēc OIM izmēģinājuma posma. Delegācijas cita starpā ir lūgušas skaidrojumus jautājumos, kas saistīti ar līdzvērtību attieksmē pret produktiem, ko ražo iekārtas ETS ietvaros, un importētiem produktiem, uzsverot, ka ir jānodrošina, lai OIM sniegtu tādu pašu aizsardzību pret oglekļa emisiju pārvirzi kā kvotu bezmaksas piešķiršana. Tika uzdoti daudzi jautājumi par pakāpeniskas izbeigšanas ietekmi uz ES ražotāju konkurētspēju eksporta tirgos.

Attiecībā uz jūras transporta un aviācijas nozarēm uzsvars tika likts uz priekšlikumu pilnīgu izvērtēšanu, jo īpaši attiecībā uz to ieguldījumu emisiju samazināšanā, to ietekmi uz nozarēm un konkurētspēju, vienlaikus ņemot vērā starptautisko kontekstu un valstu apstākļus (piemēram, savienojamības jautājumus). Attiecībā uz savstarpējām saiknēm ar citiem dosjē delegācijas ir aicinājušas novērtēt priekšlikumu kumulatīvo ietekmi uz ETS, "ReFuelEU Aviation", "FuelEU Maritime" un enerģijas nodokļiem.

Delegācijas kopumā atzīst, ka jūras transporta nozarei ir jāsniedz ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā. Kopumā tiek atbalstīta jūras transporta nozares iekļaušana ETS, vienlaikus uzsverot, ka ir svarīgi aizsargāt ES kuģniecības nozares konkurētspēju un ņemt vērā specifiskos valstu un ģeogrāfiskos apstākļus. Tomēr dažas delegācijas uzskata, ka jūras transporta nozares iekļaušana un dekarbonizācija rada īpašas problēmas un riskus. Vairākas delegācijas ir lūgušas rūpīgi izskatīt iekļaušanas kārtību (piemēram, sistēmas pakāpeniska ieviešana, izsoles tiesību sadale un struktūra, kas atbild par kvotu nodošanu), vienlaikus nodrošinot pienācīgu atbalstu pētniecībai un inovācijai un novirzot izsoļu ieņēmumus nozares zaļināšanai.

Attiecībā uz ierosināto tvērumu un mērķu vērienīgumu, ko paredz ETS attiecināšana uz jūras transporta nozari, delegācijas ir lūgušas precizēt ierosināto 50 % aptvērumu reisiem ārpus ES teritorijas, un dažas delegācijas vēlējās izskatīt iespēju noteikt vēl vērienīgākus mērķus (piemēram, emisijas, kas nav CO₂, un tādu kuģu iekļaušana, kuru masa ir mazāka par 5000 tonnām).

Vairākas delegācijas arī pauda šaubas par to, vai ierosinātie pasākumi, kas vērsti pret tirgus dalībnieku mēģinājumiem samazināt iespēju, ka uz tiem attiecinā oglekļa cenas noteikšanu, jo īpaši, dodot priekšroku trešo valstu ostām, kuras atrodas tuvu dalībvalstīm, vai pārejot uz citiem transporta veidiem ("izvairīšanās no oglekļa nodevām"), ir pietiekami, un aicināja veikt vēl citus pasākumus. Šajā sakarā daudzas delegācijas ir uzsvērušas vajadzību nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus ES kuģniecības nozarei.

Dažas delegācijas vēlējās noskaidrot, vai pārskatīšanas klauzula nodrošina iespēju pilnībā pieskaņoties gaidāmajam tirgus pasākumam, par ko vienosies Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā, un uzstāja, ka ir jāreaģē uz jebkādām būtiskām norisēm šajā sakarā.

Dažas delegācijas ir lūgušas papildu informāciju par ierosinātajiem noteikumiem attiecībā uz regulēto subjektu, administratīvo iestādi, kā arī izpildi un sodiem, un jo īpaši par to, vai pēdējie minētie ir samērīgi un saskaņoti ar starptautiskajām procedūrām. Tika izvirzīti arī jautājumi par ietekmi uz jūras transporta cenām un iespējamo administratīvā sloga pieaugumu uzņēmumiem un iestādēm.

Attiecībā uz priekšlikumu "ETS aviācija" – sākotnējā izskatīšanā galvenā uzmanība tika pievērsta diezgan detalizētiem un tehniskiem jautājumiem, kuru mērķis bija precizēt dažādus priekšlikuma noteikumus un tā ietekmi, tostarp uz konkurētspēju un patērētājiem. Kopumā tiek atbalstīts mērķis vēl vairāk dekarbonizēt nozari, vienlaikus nodrošinot Eiropas aviosabiedrībām vienlīdzīgus konkurences apstākļus globālajā tirgū. Konkrētāk, attiecībā uz diviem galvenajiem priekšlikuma elementiem, proti, kvotu bezmaksas piešķiršanas pakāpenisku izbeigšanu aviācijas nozarē un *CORSIA* īstenošanu:

- kopumā tiek atzīts, ka kvotu bezmaksas piešķiršana būtu pakāpeniski jāizbeidz, tomēr dažas delegācijas atbalsta lēnāku pakāpenisku izbeigšanu (arī ņemot vērā Covid-19) un aicina sniegt pienācīgu atbalstu nozarei; vairākas citas delegācijas atbalstīja priekšlikumu par pāreju uz visa apjoma izolēšanu vai dod priekšroku ātrākai vai pat tūlītējai pakāpeniskai izbeigšanai.
- Runājot par priekšlikumu, kas paredz attiecīgā gadījumā piemērot *CORSIA* ar ETS direktīvas starpniecību, ir uzdoti daži jautājumi par izvēlēto iespēju attiecībā uz tvērumu (t. i., *CORSIA* piemēro lidojumiem ārpus EEZ, un ETS turpina piemērot EEZ iekšējiem lidojumiem un lidojumiem uz Apvienoto Karalisti un Šveici). Komentāri galvenokārt bija vērsti uz to, lai saņemtu skaidrojumus par īstenošanas kārtību, jo īpaši par saskaņotību ar Parīzes nolīguma mērķiem un saskaņošanu ar *CORSIA*. Jautājumi cita starpā tika uzdoti par kredītu kvalitāti un terminoloģiju, kas saistīta ar kredītiem, kā arī par aptvertajām valstīm un atsauces scenāriju.

Sākotnējie komentāri par tirgus stabilitātes rezerves (TSR) priekšlikumiem cita starpā koncentrējās uz to, kā priekšlikumi ietekmēs oglekļa cenas noteikšanu. No vienas puses, komentāros galvenā uzmanība bija pievērsta spēcīga cenas signāla nodrošināšanai, kas būtu vērīenīgās ETS pamatā, un, no otras puses, cenu satricinājumu, jo īpaši cenu strauja pieauguma, ietekmes mazināšanai, turklāt dažos komentāros tika apšaubīta arī kumulatīvā ietekme, kuru rada maksimālās robežvērtības bāzes grozīšana un izmaiņas TSR, bāzes grozīšanas gadā. Šajā sakarā ir uzdoti arī daži jautājumi par ierosinātajām izmaiņām struktūras parametros, tostarp par robežvērtības līmeni TSR intervences uzsākšanai un par to, kāpēc šajā sakarā robežvērtības netiek samazinātas. Citas delegācijas jautāja, vai intervences uzsākšanai nebūtu piemērotāki citi kritēriji, jo īpaši oglekļa cenas līmenis. Viena delegācija ierosināja, ka TSR būtu jāuzskata par instrumentu, kas palīdz novērst nelīdzsvarotību starp ienākumiem un izmaksām, ko maksā ETS iekārtas tajās dalībvalstīs, kuras saņem Modernizācijas fonda līdzekļus.

Attiecībā uz atsevišķo priekšlikumu TSR lēmumam, ar ko līdz 2030. gadam turpina piemērot divkārtšo uzņemšanas likmi 24 % apmērā, vairākas delegācijas ir nepārprotami paudušas atbalstu priekšlikumam, atgādinot, ka ir jāturpina novērst vēsturisko pārpalikumu, savukārt dažas delegācijas ir norādījušas, ka tām ir nopietnas bažas par tā ietekmi.

Nemot vērā pēdējā laika enerģijas cenu straujo kāpumu, vairākas delegācijas ir uzsvērušas, ka prioritārā kārtā ir jāpastiprina 29.a pants "Pasākumi pārmērīgu cenu svārstību gadījumā" (pants nav daļa no Komisijas priekšlikuma), lai to padarītu reaģētspējīgāku. Dažas delegācijas ir arī aicinājušas risināt jautājumu par iespējamām spekulācijām ETS tirgū. Savukārt citas ir brīdinājušas neveikt pasākumus, kas varētu vājināt vai pat apdraudēt ETS darbību. Vairākas delegācijas uzskata, ka diskusijām par enerģijas cenu pieaugumu nevajadzētu notikt paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ietvaros.

Attiecībā uz ETS finanšu noteikumiem diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta Modernizācijas fonda un Inovāciju fonda lielumam, finansējuma avotiem, darbības jomai un sadalījumam, kā arī noteikumiem par finanšu resursu iezīmēšanu.

Vairākas delegācijas ir atzinīgi novērtējušas ierosināto Modernizācijas fonda palielinājumu, un dažas ierosina vēl lielāku palielinājumu, savukārt citas ir aicinājušas novērtēt finansējuma izmantošanu, tostarp šāda palielinājuma paredzamo ietekmi uz klimata pārmaiņu mitigāciju. Vairākas delegācijas nepārprotami atbalsta ierosinājumu no Modernizācijas fonda finansējuma izslēgt atbalstu ieguldījumiem, kas saistīti ar jebkāda veida fosilo kurināmo (nevis tikai cieto fosilo kurināmo); savukārt vairākas delegācijas ir izteikušas stingrus iebildumus, un dažas ir atgādinājušas par Eiropadomes 2020. gada decembra secinājumos iekļauto atsauci uz pārejas tehnoloģiju, piemēram, gāzes, nozīmi.

Vairākas delegācijas ir atzinīgi novērtējušas Inovāciju fonda palielinājumu, savukārt citas to ir apšaubījušas. Dažas ir paudušas bažas par Inovāciju fonda finansējuma avotiem, jo īpaši no kvotām no atsevišķās ETS ēku un autotransporta nozarē un kvotām, kas izriet no kvotu bezmaksas piešķiršanas samazinājuma nozarēm, kuras iekļautas OIM.

Kopumā delegācijas atzinīgi vērtē precizējumu, ka visas ETS aptvertās nozares var gūt labumu no Inovāciju fonda, kā arī darbības jomas paplašināšanu, lai tas varētu sniegt atbalstu projektiem, izmantojot tādas konkurencē balstītus iepirkuma mehānismus kā oglekļa cenu starpības līgumi. Dažas delegācijas uzskatīja, ka jūras transporta nozarei, kas ir jauna ETS aptverta nozare, jo īpaši ir jāsaņem pienācīgs finansējums, piemēram, iezīmējot finanšu resursus. Ir izteikts arī ierosinājums izveidot īpašu fondu, lai atbalstītu zaļo pārkārtošanos jūras transporta nozarē. Dažas delegācijas ir aicinājušas panākt lielāku ģeogrāfisko līdzsvaru projektu sadalījumā saskaņā ar Inovāciju fondu.

Vairākas delegācijas ir lūgušas skaidrojumus par visu izsoļu ieņēmumu obligātu iezīmēšanu ar klimatu un enerģētiku saistītiem mērķiem, uzsverot jautājumus par saderību ar valstu budžeta principiem. Daudzas ir uzsvērušas, ka finanšu noteikumi ir jānovērtē, ņemot vērā gaidāmo Komisijas priekšlikumu par Pašu resursu lēmumu un tā ietekmi uz dalībvalstu izsoļu ieņēmumu daļu. Līdzīgas piezīmes tika izteiktas arī par ieņēmumiem, kas sagaidāmi no ierosinātās atsevišķās ETS ēku un autotransporta nozarē, tostarp par to iezīmēšanu.

Attiecībā uz citiem jautājumiem tiek atzīmēts, ka dažām delegācijām īpaša prioritāte ir iekārtas, kurās izmanto biomasu. Šajā sakarā dažas delegācijas ir paudušas bažas, ka zemāka sliekšņvērtība 95 % apmērā, kas ierosināta attiecībā uz nulles faktora biomasas sadedzināšanu, šīm iekārtām radīs stimulus izmantot fosilo kurināmo.

ii) Kopīgo centienu regula (KCR) ³

8. Komisijas priekšlikuma galvenais mērķis ir palielināt KCR ieguldījumu ES vispārējā klimata mērķa 2030. gadam sasniegšanā, nosakot jaunu ES līmeņa mērķrādītāju siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai KCR aptvertajās nozarēs, proti, 40 % (no pašreizējiem 29 %) salīdzinājumā ar 2005. gadu, un attiecīgi atjaunināt dalībvalstu nacionālos mērķrādītājus.

Eiropas Parlaments par Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas (ENVI) referenti ir iecēlis *Jessica Polfjård* (PPE, SE). Darbs pie priekšlikumiem vēl ir agrīnā stadijā, un – saskaņā ar pieejamo informāciju – galīgais grafiks nav paziņots.

Par priekšlikumiem ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, taču tām vēl ir jāsniedz savi atzinumi.

Slovēnijas prezidentūras laikā Vides jautājumu darba grupa priekšlikumu un tā ietekmes novērtējumu izskatīja trīs sanāksmēs, un tas ļāva pabeigt priekšlikuma provizorisko pirmo lasījumu. Lai gan kopumā tiek pausts vispārējs atbalsts priekšlikuma vērienīgākajam vispārējam mērķim, lielākā daļa delegāciju joprojām veic priekšlikuma detalizētu izskatīšanu, un tāpēc to viedokļi vai nostājas šajā posmā ir provizoriski. Tādējādi diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta tam, lai precizētu priekšlikuma jaunus elementus salīdzinājumā ar pašreizējo KCR. Līdz šim notikušo sanāksmju laikā Komisija ir centusies sniegt skaidrojumus un atbildes uz delegāciju uzdotajiem jautājumiem, kuri jo īpaši attiecas uz ierosinātajiem mērķrādītājiem, elastības iespējām un papildu rezervi, tostarp saistībā ar citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem.

³ Priekšlikums Regulai, ar ko groza Regulu (ES) 2018/842 par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības (dok. 10867/21 + ADD 1–4).

Priekšlikumā ir saglabāta KCR pašreizējā darbības joma, kas ietver autotransporta un ēku nozari. Delegācijas principā atzinīgi vērtē to, ka darbības joma nav mainīta, bet ir aicinājušas sniegt papildu informāciju par mijiedarbību starp KCR un ierosināto jauno emisijas kvotu tirdzniecību ēku un autotransporta nozarē. Komisija uzskata, ka emisijas kvotu tirdzniecības vienlaicīga paplašināšana, to attiecinot uz šīm divām nozarēm saskaņā ar ierosināto ETS direktīvas pārskatīšanu, palīdzēs dalībvalstīm sasniegt savus KCR mērķrādītājus, nevis tos aizstāt.

Pieeja, ko izmanto, lai atjauninātu ierosinātos dalībvalstu nacionālos mērķrādītājus, joprojām ir balstīta uz IKP uz vienu iedzīvotāju, paredzot ierobežotu skaitu korekciju, lai ņemtu vērā bažas par izmaksu efektivitāti. Lai gan dažas delegācijas atzinīgi vērtē to, ka aprēķinu pamatā joprojām ir IKP uz vienu iedzīvotāju, dažas citas delegācijas ir nobažījušas par to, ka izmantotā metodika nepietiekami atspoguļo izmaksu efektivitātes kritēriju vai neveicina konvergenci laika gaitā, jo īpaši, ņemot vērā to, ka mērķdiapazons – 40 procentpunkti – nav mainījies salīdzinājumā ar pašreizējo KCR. Dažas delegācijas ir norādījušas, ka, viņuprāt, to attiecīgos jaunus mērķrādītājus būs ļoti grūti sasniegt. Pēc delegāciju lūguma Komisija ir sniegusi papildinformāciju un atsaucis uz datiem par nacionālo mērķrādītāju aprēķināšanu.

Turklāt dažas delegācijas ir paudušas bažas par to, ka dalībvalstīs nenoteiktību varētu radīt ierosinājums izskatīt valstu inventarizācijas pārskatu datus par emisijām, kuru ierosināts veikt 2025. gadā, un tam sekojošā dalībvalstu ikgadējo emisiju sadales apjomu pielāgošana 2026.–2030. gadam. Pielāgošana, kas ir daļa no dalībvalstu ikgadējo emisiju sadales apjomu noteikšanas satvara tehniskās atjaunināšanas, ir ierosināta tāpēc, ka ietekme, ko uz ES ekonomiku un emisiju līmeni atstāj Covid-19 pandēmija un atveseļošana no tās, nav zināma un to vēl nevar pilnībā izteikt skaitļos. Komisija uzskata, ka pielāgošanas mērķis ir nodrošināt, ka ikgadējie emisiju sadales apjomi joprojām ļauj veikt pārskaitījumus starp dalībvalstīm un ņem vērā iespējamo atgūšanos, vienlaikus izvairoties no pārmērīgu pārpalikumu uzkrāšanās.

Attiecībā uz KCR paredzētajām elastības iespējām delegācijas kopumā piekrīt, ka elastības iespējām būs svarīga loma, lai palīdzētu dalībvalstīm izmaksu ziņā efektīvā veidā sasniegt savus nacionālos mērķrādītājus, vienlaikus ievērojot vidisko integritāti. Komisijas priekšlikumā ir saglabātas vispārējās elastības iespējas (atlikšana rezervē un aizņemšanās, ikgadējo emisiju sadales apjomu tirdzniecība starp dalībvalstīm), bet ir ierosinātas dažas izmaiņas attiecībā uz ETS elastības iespēju (ir palielināta Maltas piekļuve) un ZIZIMM elastības iespēju, kas ļauj dalībvalstīm izmantot ierobežotu neto piesaistījumu daudzumu no ZIZIMM sektora savu mērķrādītāju sasniegšanai saskaņā ar KCR. Attiecībā uz pēdējo minēto – vairākas delegācijas ir lūgušas papildu skaidrojumu par ierosinātajām izmaiņām ZIZIMM elastības iespējā un pamatojumu, kāpēc elastības iespējas kopējā maksimālā daudzuma izmantošana tiek sadalīta starp diviem piecu gadu atbilstības periodiem, neparedzot nekādu iespēju veikt pārvešanu no pirmā perioda (2021.–2025. gads) uz otro (2026.–2030. gads). Komisija uzskata, ka tas ir saistīts ar izmaiņām uzskaites metodikā, kas ierosināta ZIZIMM regulā 2026.–2030. gada periodam, kā arī ar Eiropas Klimata aktu.

Priekšlikumā ir iekļauta arī jauna brīvprātīga rezerve, ko veidotu visi ZIZIMM kredīti, kuri otrā atbilstības perioda beigās paliek neizmantoti. Dalībvalstīm varētu būt piekļuve rezervei, lai sasniegtu savu KCR noteikto 2030. gada mērķrādītāju, ar nosacījumu, ka ES ir sasniegusi savu vispārējo 2030. gada mērķrādītāju, ņemot vērā neto piesaistes apjomu maksimālo ierobežojumu saskaņā ar Eiropas Klimata aktu. Vairākas delegācijas ir arī lūgušas sniegt plašāku informāciju par jaunās papildu rezerves mērķi, tās paredzamo darbību un potenciālu palīdzēt dalībvalstīm sasniegt savus KCR noteiktos mērķrādītājus, savukārt dažas delegācijas pauž nožēlu par to, ka dalībvalstīm nav nodrošināta prognozējamība, ņemot vērā, ka dalībvalstis par minētās rezerves pieejamību nezinās līdz atbilstības procesa beigām.

Papildus jautājumiem par KCR un ZIZIMM priekšlikumos paredzēto elastības iespēju paralēlu darbību dažas delegācijas jautāja, vai nebūtu iespējams palielināt vienreizējas elastības iespējas starp ETS un KCR izmantošanu vai piekļuvi tai, lai uzlabotu emisiju samazināšanas izmaksu efektivitāti.

iii) Regula par zemes izmantošanu, zemes izmantošanas maiņu un mežsaimniecību (ZIZIMM) ⁴

9. Komisijas priekšlikuma galvenais mērķis ir stiprināt ZIZIMM nozares ieguldījumu ES kopējo klimata ieceru izvērtēšanā līdz 2030. gadam, nosakot ES līmeņa mērķrādītāju siltumnīcefekta gāzu neto piesaistījumiem ZIZIMM nozarē, proti, 310 miljoni tonnu CO₂ ekvivalenta 2030. gadā.

Eiropas Parlamentā vadošā komiteja ir Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja (ENVI), un *Ville Niinistö* (*Verts/ALE*, FI) ir iecelts par referentu. *Norbert Lins* (*PPE*, DE) ir iecelts par Lauksaimniecības un lauku attīstības komitejas (AGRI) referentu; AGRI ir iesaistītā komiteja, kurai ir dalīta kompetence attiecībā uz konkrētiem noteikumiem (2. panta 3. punktu un 4. panta 4. punktu). Darbs pie dosjē vēl ir agrīnā stadijā, un – saskaņā ar pašreiz pieejamo informāciju – galīgais grafiks nav paziņots.

Par priekšlikumiem ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, taču tām vēl ir jāsniedz savi atzinumi.

⁴ Priekšlikums Regulai, ar ko attiecībā uz darbības jomu, izpildes noteikumu vienkāršošanu, dalībvalstu 2030. gada mērķrādītāju noteikšanu un apņemšanos zemes izmantojuma, mežsaimniecības un lauksaimniecības sektorā līdz 2035. gadam kopīgi panākt klimatneitralitāti groza Regulu (ES) 2018/841 un attiecībā uz monitoringa, ziņošanas, progresa apsekošanas un izskatīšanas uzlabošanu groza Regulu (ES) 2018/1999 (dok. 10857/21 + ADD 1–4).

Slovēnijas prezidentūras laikā Vides jautājumu darba grupa priekšlikumu un tā ietekmes novērtējumu izskatīja četrās sanāksmēs, un tas ļāva pabeigt priekšlikuma provizorisko pirmo lasījumu. Šajā posmā delegāciju paustie viedokļi lielākoties ir provizoriski, un diskusijas tehniskā līmenī par Komisijas priekšlikumu galvenokārt bija vērstas uz to, lai precizētu ierosinātos grozījumus spēkā esošajā regulā, jo īpaši saistībā ar būtiskajām izmaiņām vispārējā režīmā no 2026. gada. Lielākā daļa līdz šim pausto jautājumu un bažu attiecas uz valstu mērķrādītājiem 2030. gadam, paredzēto satvaru laikposmam pēc 2030. gada, elastības iespējām, kas paredzētas, lai palīdzētu dalībvalstīm sasniegt savus mērķrādītājus (tostarp mijiedarbību ar elastības iespējām un papildu rezervi, kas ierosināta KCR), atbilstības un sankciju mehānismu, kā arī uzraudzības un ziņošanas prasībām.

No 2021. līdz 2025. gadam priekšlikumā ir saglabātas pašreizējās "debeta nepieļaušanas saistības", kas nozīmē, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka kopējo emisiju summa nepārsniedz kopējo nozares radīto piesaistījumu apjomu pēc attiecīgo uzskaites noteikumu un elastības iespēju piemērošanas KCR sektorā. Attiecībā uz 2026.–2030. gada periodu priekšlikumā ir noteikts ES līmeņa mērķrādītājs – līdz 2030. gadam neto piesaistījumiem ZIZIMM nozarē panākt 310 miljonu tonnu CO₂ ekvivalenta. Minēto mērķrādītāju sadala starp dalībvalstīm kā saistošus valsts mērķrādītājus, pamatojoties uz dalībvalstu ZIZIMM nozares pašreizējo sniegumu mitigācijas jomā un to apsaimniekotās zemes platības īpatsvaru ES. Komisija ierosina 2025. gadā pieņemt īstenošanas aktu, ar ko katrai dalībvalstij nosaka gada mērķrādītājus, pamatojoties uz lineāru trajektoriju. Komisija ierosina no 2031. gada apvienot lauksaimniecības nozares emisijas, kas nav CO₂ emisijas, ar piesaistījumiem un emisijām saskaņā ar ZIZIMM regulas darbības jomu, lai izveidotu jaunu vienotu pīlāru, kas aptver zemes izmantojumu, mežsaimniecību un lauksaimniecību. Turklāt priekšlikumā ir noteikts mērķis līdz 2035. gadam apvienotajā sektorā panākt klimatneitralitāti ES līmenī. Turklāt priekšlikumā ir definēts process, saskaņā ar kuru Komisija līdz 2025. gada beigām iesniegs tiesību akta priekšlikumu, kurā būs izklāstīts dalībvalstu ieguldījums klimatneitralitātes mērķrādītāja sasniegšanā apvienotajā zemes sektorā.

Delegācijas kopumā atzīst *ZIZIMM* nozares svarīgo lomu ES klimata politikā un tā vērienīgākos vispārējos mērķos. Tomēr savos sākotnējos viedokļos vairākas delegācijas pauda bažas par 2030. gadam ierosinātajiem valstu mērķrādītājiem, tostarp to vērienīguma līmeni, to aprēķinos izmantotajiem kritērijiem un ierosināto jauno atbilstības mehānismu. Daudzas apšaubīja to, kā mērķu sadalījumā ir ņemtas vērā valstu īpatnības, piemēram, dabiskie ģeogrāfiskie apstākļi un mežu vecuma struktūra, kā arī nepieciešamība nodrošināt piesaistītāju ilgtermiņa uzlabošanu. Lielākā daļa delegāciju ir nobažījušās par to, ka ierosinātais process gada mērķrādītāju noteikšanai 2026.–2029. gadam, kas balstās uz lineāru trajektoriju, nav piemērots nozarei, kurai raksturīgas lielas ikgadējas svārstības, un ka šā paša iemesla dēļ nebūtu lietderīgi pārbaudīt atbilstību vienam gadam. Vairākas delegācijas arī pauda bažas par ierosinātā tehnisko korekciju mehānisma piemērošanu un lūdza vairāk informācijas par paredzēto procesu un rezultātiem. Šajā posmā joprojām ir daudz jautājumu par paredzēto satvaru laikposmam pēc 2030. gada; dažas delegācijas uzskata, ka varētu būt pāragri to iekļaut šajā priekšlikumā.

Diskusijās par elastības iespējām līdz šim galvenā uzmanība tika pievērsta to tehnisko aspektu precizēšanai un izmaiņām esošajās elastības iespējās pēc 2025. gada, kā arī tam, kā gūt labāku izpratni par saiknēm starp elastības iespējām KCR un *ZIZIMM* priekšlikumos, tostarp saistībā ar Eiropas Klimata aktu. No 2026. gada vairs nebūs iespējams piesaistījumu pārpalikumus no 2021.–2025. gada perioda atlikt 2026.–2030. gada periodam. Tomēr dalībvalstis var turpināt tirgot savus pārpalikumus. Pašreizējā zemes izmantojuma elastība otrajā periodā tiks padarīta visaptverošāka, darbības jomu no apsaimniekotas meža zemes attiecinot uz visām zemes ziņošanas kategorijām. Kopējais iespējamais elastības apjoms tiks sadalīts divās daļās, un tā izmantošana būs atkarīga no tā, vai ES līmenī tiks ievēroti abu periodu mērķi. Otrajā periodā ir paredzēts, ka zemes izmantojuma elastība darbosies kā vienots elastības instruments, un to var izmantot svārstību starp gadiem izlīdzināšanai. Turklāt noteiktos apstākļos varētu izmantot papildu mehānismu, lai palīdzētu dalībvalstīm, kas saskaras ar dabiskiem traucējumiem abos periodos.

Kopumā delegācijas atzīst, ka elastības iespējas, jo īpaši attiecībā uz dabisku traucējumu gadījumiem, būs ļoti svarīgas, lai veicinātu dalībvalstu atbilstību vērienīgākiem mērķiem pēc 2025. gada. Tomēr tās ir paudušas bažas par to, vai ierosinātās elastības iespējas šajā ziņā būs adekvātas, jo īpaši gadījumos, kad elastības pieejamība ir atkarīga no ES vispārējā mērķa sasniegšanas. Ir uzdoti jautājumi par to, ka tiek pārtraukta iespēja dalībvalstīm uzkrāt ZIZIMM piesaistījumu pārpalikumus no 2021.–2025. gada "debeta nepieļaušanas" perioda, lai tos izmantotu 2026.–2030. gada periodā, kā arī par to, ka priekšlikums neļauj uzkrāt piesaistījumu pārpalikumus otrajā atbilstības periodā saistībā ar gada mērķrādītājiem.

Priekšlikumā ir iekļauti grozījumi Enerģētikas savienības pārvaldības regulā (ES) 2018/1999 ⁵, kurā ietverti noteikumi par siltumnīcefekta gāzu emisiju un piesaistījumu monitoringu un ziņošanu un par to, kā sekot līdzi dalībvalstu progresam virzībā uz ZIZIMM regulā noteiktajiem mērķrādītājiem. Šie grozījumi ietver pasākumus monitoringa un ziņošanas precizitātes palielināšanai un prasības emisiju un piesaistījumu monitoringam un ziņošanai, izmantojot modernas tehnoloģijas, kas pieejamas saskaņā ar Savienības programmām, piemēram, *Copernicus*, un digitālos datus, kas savākti saskaņā ar kopējo lauksaimniecības politiku. Pateicoties jaunajiem datiem, kas darīti pieejami pēc jauno prasību piemērošanas inventarizācijas sistēmām, dalībvalstīm atbilstības ziņojumos būs jāsniedz arī papildu informācija par abiem periodiem, attiecīgi 2027. un 2032. gadā, tostarp novērtējums par sinerģijām un kompromisiem starp valstu politiku un pasākumiem, ar mērķi pievērsties pasākumiem, kuri vairāk orientēti uz politiku, nevis tikai nodrošināt saskaņotību uzskaites līmenī.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr.525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp.).

Delegācijas ir paidušas bažas par to, ka jaunās monitoringa un ziņošanas prasības rada risku būtiski palielināt siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas pārskata sarežģītību, un dažas norādīja, ka būtu jāpieprasa tikai tāda informācija, kas vajadzīga, lai nodrošinātu progresu monitoringu un emisiju un piesaistījumu pārskatīšanu nozarē. Vairākas delegācijas ir nobažījušās arī par to, ka jaunās prasības var radīt papildu izmaksas, administratīvo slogu vai darba dublēšanos. Kopumā delegācijas uzskata, ka ir vajadzīgas plašākas diskusijas tehniskā līmenī, lai labāk izprastu prasības un to sekas.

iv) Regula par CO₂ emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem⁶

10. Priekšlikuma mērķis ir veicināt vērīgāka ES vispārējā mērķa sasniegšanu, paaugstinot 2030. gada CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus jauniem vieglajiem automobiļiem un furgoniem un ieviešot 100 % mērķi 2035. gadam, kas stimulēs inovāciju un nodrošinās, ka Eiropas autobūves nozare saglabā un stiprina savu globālo konkurētspēju. Vērīgāki mērķi cita starpā palīdzēs dalībvalstīm sasniegt tām saistošos valsts mērķrādītājus saskaņā ar Kopīgo centienu regulu.

Eiropas Parlamentā par šo priekšlikumu atbild Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja. *Jan Huitema (Renew, NL)* ir iecelts par referentu. Darbs pie priekšlikumiem vēl ir agrīnā stadijā, un – saskaņā ar pieejamo informāciju – galīgais grafiks nav paziņots.

Par priekšlikumu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, taču tām vēl ir jāsniedz savi atzinumi.

⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza, lai stiprinātu CO₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērīgākajiem mērķiem klimata jomā (dok. 10906/21 + ADD 1–5).

Slovēnijas prezidentūras laikā Vides jautājumu darba grupā notika trīs sanāksmes ar mērķi izskatīt priekšlikumu un tā ietekmes novērtējumu, tostarp priekšlikuma izskatīšana pa pantiem. Lai gan sākotnējās diskusijās tika noskaidroti vairāki jautājumi, lielākā daļa delegāciju priekšlikumu vēl izskata, un tādēļ to viedokļi vai nostājas lielākoties ir provizorisks. Tomēr sākotnējās diskusijas ir atklājušas prioritātes attiecībā uz mērķrādītāju līmeņu vērēnīgumu. Tomēr jāatzīmē, ka dažas delegācijas nav sniegušas (vai ir tikai daļēji sniegušas) pat provizorisks norādes par ierosinātajiem mērķrādītāju līmeņiem.

Pastāv vispārēja izpratne, ka autobūves nozarei ir jādod savs ieguldījums vērēnīgāku ES vispārējo klimata mērķu sasniegšanā 2030. un 2050. gadam. Vairākām delegācijām priekšlikums ir būtisks, lai sasniegtu vispārējo vērēnīgo mērķi un izpildītu savus paaugstinātos valstu mērķrādītājus saskaņā ar Kopīgo centienu regulu. Vairākas delegācijas uzsvēra, ka vērēnīgie mērķi būtu jāizskata saskaņoti ar citiem priekšlikumiem, kas iekļauti paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %", un jo īpaši ar priekšlikumu Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulai (*AFIR*).

Diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta paaugstinātajiem mērķrādītājiem, tostarp jo īpaši 100 % mērķrādītājam 2035. gadam, kas paredz, ka līdz minētajam datumam visiem jaunajiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem jābūt bezemisiju transportlīdzekļiem, un *de facto* tas nozīmē pakāpenisku atteikšanos no iekšdedzes motora.

Vairākas delegācijas ir aicinājušas atbalstīt vai varētu atbalstīt vērēnīgākus mērķus, apgalvojot, ka straujāks paātrinājums pārejā uz bezemisiju transportlīdzekļiem ir gan iespējams, gan nepieciešams, ņemot vērā vispārējo mērķi. Šajā kontekstā īpaši tiek norādīts, ka bezemisiju transportlīdzekļi jau kļūst plaši pieejami un ir paredzams, ka to ieviešana tirgū ievērojami palielināsies. Vērēnīgāki mērķi palīdzētu paātrināt minēto transportlīdzekļu ieviešanu un pieejamību cenas ziņā, tostarp lietoto transportlīdzekļu tirgū. Konkrētāk, šīs delegācijas vēlas panākt 100 % mērķrādītāja sasniegšanu jau līdz 2030. gadam. Dažas delegācijas interesējās par dalībvalstu iespējām veikt papildu pasākumus valsts līmenī (dažās dalībvalstīs ir rīcībpolitika/plāni agrākai pakāpeniskai pārtraukšanai, nekā ierosinājusi Komisija). Dažas delegācijas ir ierosinājušas palielināt 2025. gada mērķrādītājus un noteikt starpposma mērķrādītāju laikposmam no 2025. līdz 2030. gadam, kā arī apšaubīja diferencētos mērķrādītājus vieglajiem automobiļiem un furgoniem 2030. gadam.

Savukārt citas delegācijas ir atbalstījušas pašreizējo 2025. gada mērķrādītāju un diferencēto mērķrādītāju saglabāšanu vieglajiem automobiļiem un furgoniem, kā to ierosinājusi Komisija.

Dažas delegācijas ir norādījušas vismaz uz provizorisku atbalstu ierosinātajam mērķu vērīenīgumam, lai gan dažas ar zināmām atrunām vai niansēm. Tika ierosināts, ka 2035. gada mērķi – 100 % – līdz 2039. gadam būtu jāpapildina ar zināma veida atkāpi attiecībā uz mazemisiju transportlīdzekļiem ar vislabākajiem raksturlielumiem.

Vairākas delegācijas pauž bažas par ierosināto mērķu vērīenīgumu, jo īpaši par 2035. gada 100 % mērķi, ko atsevišķas delegācijas nepārprotami uzskata par nepieņemamu. Attiecībā uz 2030. gada mērķrādītājiem dažas delegācijas līdz šim ir norādījušas, ka nepiekrīt Komisijas priekšlikumam. Bažas galvenokārt tika paustas par to, vai iekšdedzes motora izmantošanas pakāpeniska pārtraukšana nav pāragra un vai tam nebūtu vajadzīgs vairāk laika, savukārt dažas delegācijas norādīja, ka lēmums par pakāpenisku pārtraukšanu būtu jāpieņem tikai saistībā ar nākamo pārskatīšanu, kuru varētu veikt jau 2026. gadā. Šajā sakarā šīs delegācijas norādīja uz vairākiem apsvērumiem, jo īpaši nepieciešamību ņemt vērā dalībvalstu atšķirīgās situācijas attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, jo pastāv atšķirības uzlādes infrastruktūras ieviešanā un pirktspējā, un to, ka iekšdedzes motora pakāpeniska pārtraukšana ir pretrunā tehnoloģiskās neitralitātes principam. Tika arī uzsvērts, ka būtu jāņem vērā ietekme, ko rada pārmaiņas ražošanā un no tām izrietošā darbvietu zaudēšana, kas prasa būtisku rīcību, cita starpā, darba ņēmēju kvalifikācijas celšanā un pārkvalifikācijā. Turklāt tika izvirzīti jautājumi par elektroenerģijas pieejamību par pieņemamām cenām un akumulatoru un izejvielu pieejamību.

Tika izteikts aicinājums apsvērt priekšlikuma ietekmi uz lietotu automobiļu tirgu dažās dalībvalstīs, uzsverot, ka ātrāka bezemisiju un mazemisiju automobiļu ieviešana dalībvalstīs ar augstākiem ienākumiem varētu palielināt vecāku, vairāk piesārņojošu automobiļu eksportu uz dalībvalstīm ar zemiem ienākumiem. Atzīstot, ka šo jautājumu nevar risināt šajā regulā, tiek ierosināts, lai Komisija to uzraudzītu, piemēram, saistībā ar progresu ziņojumu/pārskatīšanas procesu, un detalizētāk apsvērtu iespējamās risinājumus.

Dažas delegācijas aicināja atbalstīt vai norādīja, ka varētu atbalstīt to, ka, novērtējot transportlīdzekļu ražotāju atbilstību saviem mērķrādītājiem, tiek ņemts vērā atjaunīgo un mazoglekļa degvielu devums. Tomēr vairākas delegācijas stingri atbalsta Komisijas argumentus pret šo viedokli, tostarp apgalvojot, ka šīs degvielas ir labāk orientēt uz citām nozarēm, kuras ir grūtāk dekarbonizēt.

Dažas delegācijas vēlas izbeigt tā saucamā masas parametra izmantošanu, lai noteiktu īpatnējo emisiju mērķrādītājus ražotājiem un tādējādi arī centienu sadalījumu starp tiem.

Attiecībā uz mehānismu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanas stimulēšanai, par ko panākta vienošanās regulas pēdējā pārskatīšanā, Komisija ierosina to pakāpeniski pārtraukt līdz 2030. gadam, ņemot vērā, ka mērķrādītāja stingrība ir galvenais virzītājspēks to ieviešanā. Līdz šim izteiktie komentāri liecina, ka vairākas delegācijas to atbalsta, bet dažas iestājas par agrāku pakāpenisku pārtraukšanu un norāda, ka pašreizējā formā tas var apdraudēt mērķu vērienīgumu. Citas delegācijas iebilst pret ierosināto pakāpenisko pārtraukšanu, uzsverot, ka tas sniedz īpašus stimulus, lai sekmētu šo transportlīdzekļu ieviešanu dalībvalstīs, kurās to izmantošana pašlaik ir zema. Dažas delegācijas izteica iebildumus par mazapjoma ražotāju atkāpes atcelšanu, ņemot vērā, ka tās devums emisiju samazināšanā ir ļoti ierobežots, taču tajā tiek ņemtas vērā konkrētas tirgus iezīmes. Citas delegācijas pauda atbalstu priekšlikumam.

Sākotnējās diskusijas apliecināja atbalstu 2028. gadā plānotajai pārskatīšanai, delegācijām izvirzot vairākus papildu jautājumus, kas jāpārskata vai jāiekļauj paredzētajā progresā ziņojumā, sk. arī diskusijas par ierosināto mērķi.

v) Regula par Sociālo klimata fondu (SKF) ⁷

11. Priekšlikuma mērķis ir mazināt ēku un autotransporta nozares emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas sociālo un distributīvo ietekmi, izveidojot Sociālo klimata fondu (SKF regula), lai atbalstītu neaizsargātas māsaimniecības, mikrouzņēmumus un transporta lietotājus. Pamatojoties uz sociālajiem klimata plāniem, kas jāizstrādā dalībvalstīm, ar to atbalsta pasākumus un investīcijas, kuru mērķis ir samazināt neaizsargāto grupu emisijas šajās nozarēs, kā arī var segt pagaidu tiešo ienākumu atbalstu.

Eiropas Parlamentā gan Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja (*ENVI*), gan Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja (*EMPL*) ir vadošās komitejas kopīgā komiteju procedūrā. Budžeta komiteja (*BUDG*) ir iesaistītā komiteja, kurai ir ekskluzīva kompetence jautājumos, kas tieši skar pašu resursus. *Esther de Lange* (*PPE*, NL) ir iecelta par *ENVI* komitejas referenti, *David Casa* (*PPE*, MT) par *EMPL* komitejas referentu un *Margarida Marques* (*S&D*, PT) par *BUDG* komitejas referenti. Darbs pie priekšlikuma vēl ir agrīnā stadijā, un – saskaņā ar pieejamo informāciju – galīgais grafiks nav paziņots.

Par priekšlikumiem ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, taču tām vēl ir jāsniedz savi atzinumi.

⁷ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko izveido Sociālo klimata fondu (dok. 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Sociālā klimata fonda *ad hoc* darba grupa (AHWP SCF) ⁸ Slovēnijas prezidentūras laikā rīkoja trīs sanāksmes par SKF regulu. Diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta tam, lai precizētu vairākus svarīgus priekšlikuma vispārīgos un budžeta aspektus. Lai gan ir vispāratzīts, ka ir jānodrošina zaļā pārkārtošanās, kas nevienu neatstāj novārtā, un jārisina sociālās sekas, ko rada ierosinātā emisiju tirdzniecība ēku un autotransporta nozarē, priekšlikums kopumā ir saņēmis dažādas reakcijas. Dažas delegācijas pauda gandarījumu par vispārējo ideju izveidot fondu, savukārt daudzas pauda nopietnas bažas un lūdza skaidrojumus, jo īpaši par savstarpējo saikni ar citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem, par datiem, kas pamato dažādus aprēķinus priekšlikumā, un par ietekmi dalībvalstu līmenī, un vairākas delegācijas pauda nožēlu par to, ka nav veikts atsevišķs ietekmes novērtējums. Delegācijas joprojām izskata tekstu, un tādēļ to komentāri vai nostājas ir galvenokārt provizorisks. Priekšlikuma izskatīšana pa pantiem sāksies Francijas prezidentūras laikā.

Lielākā daļa delegāciju uzskata, ka SKF regula ir cieši saistīta ar pārskatītajā ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) direktīvā ierosināto jauno emisijas kvotu tirdzniecību ēku un autotransporta nozarē, un dažas delegācijas arī uzsver citu paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumu, tostarp Enerģijas nodokļu direktīvas, sociālo un distributīvo ietekmi.

Vairākas delegācijas uzsvēra, ka valstu nostāju par SKF regulu galīgā sagatavošana būs atkarīga no gaidāmo priekšlikumu par Pašu resursu lēmumu un grozījumu daudzgadu finanšu shēmā (2021–2027) novērtējuma. Dažas delegācijas pauda bažas par to, ka tiek atsākts darbs pie daudzgadu finanšu shēmas, un uzskatīja, ka esošos līdzekļus varētu izmantot tam, lai novērstu sociālās sekas, ko rada ierosinātā emisiju kvotu tirdzniecība ēku un autotransporta nozarē. Šajā sakarā vairākas delegācijas norādīja uz pārklāšanos starp fonda darbības jomu un citiem instrumentiem, jo īpaši kohēzijas politikas instrumentiem un Atveseļošanas un noturības mehānismu, kā arī valstu pasākumiem.

⁸ Tās pilnvaras Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I) apstiprināja 2021. gada 8. septembrī (dok. 11402/2021 + COR1). Pastāvīgo pārstāvju komitejas pakļautībā SKF *ad hoc* darba grupa sniedz ziņojumus Padomes vides sastāvam un attiecīgā gadījumā Padomes ekonomikas un finanšu sastāvam.

Vairākas delegācijas apšaubīja to, vai ierosinātie juridiskie pamati, t. i., LESD 91. panta 1. punkta d) apakšpunkts (transports), LESD 192. panta 1. punkts (vide) un LESD 194. panta 1. punkta c) apakšpunkts (enerģētika), ir piemēroti un vai saskaņā ar ierosinātajiem juridiskajiem pamatiem ir iespējams paredzēt pagaidu tiešo ienākumu atbalstu. Padomes Juridiskais dienests vienā no SKF *ad hoc* darba grupas sanāksmēm sniedza provizorisku analīzi.

Vairākas delegācijas apšaubīja arī Sociālā klimata fonda tiešo pārvaldību un deva priekšroku dalītai pārvaldībai. Turklāt dažas delegācijas apšaubīja arī pamatojumu tam, kāpēc integrēta un sadarbspējīga informācijas un uzraudzības sistēma, tostarp vienots datizraces un riska novērtēšanas rīks, būtu jāizmanto kā obligāts instruments.

Attiecībā uz sociālo klimata plānu saturu delegācijas apšaubīja iespējamo pārklāšanos ar citām stratēģijām, kas jāizstrādā dalībvalstīm, piemēram, teritoriālajiem taisnīgas pārkārtošanās plāniem. Turklāt vairākas delegācijas apstrīdēja faktu, ka rādītāji ziņošanai par progresu un uzraudzības un novērtēšanas vajadzībām ir jānosaka ar deleģētu aktu, un tās vēlētos, lai šie rādītāji būtu daļa no normatīvā teksta atbilstīgi kohēzijas politikas pieejai.

Attiecībā uz darbību atbilstību delegācijas lūdza sīkāku analīzi par pasākumiem un ieguldījumiem, par kuriem ir tiesības saņemt finansējumu, un sadalījumu starp pasākumiem un ieguldījumiem, kā arī par pagaidu tiešo ienākumu atbalstu no fonda. Delegācijas arī lūdza skaidrojumus par principu "nenodari būtisku kaitējumu" un puda cerību saņemt tehniskus norādījumus no Komisijas par šo jautājumu.

Attiecībā uz Sociālā klimata fonda apjomu priekšlikumā ir paredzēts, ka laikposmā no 2025. līdz 2032. gadam tā kopsumma būs 72,2 miljardi EUR. Šī summa principā atbilst 25 % no paredzamajiem ieņēmumiem no ierosinātās emisijas kvotu tirdzniecības ēku un autotransporta nozarē. Lielākā daļa delegāciju jautāja par Komisijas veikto kalibrēšanu un lūdza papildu skaidrojumus par kopējo ierosināto fonda apjomu, savukārt vairākas delegācijas apšaubīja fonda apjomu.

Delegācijas pauda bažas par līdzfinansējuma noteikumiem (piemēram, dalībvalstīm būtu jāfinansē vismaz 50 % no sociālo klimata plānu kopējām izmaksām, izmantojot daļu no to paredzamajiem ieņēmumiem no kvotu izsolēm saskaņā ar jauno sistēmu). Šajā sakarā vairākas delegācijas lūdza papildu skaidrojumus par kopējo 50 % valsts līdzfinansējuma likmi, kas piemērojama visām dalībvalstīm, un dažas delegācijas to uzskatīja par pārāk augstu.

Attiecībā uz ierosināto piešķiršanas metodiku, ko izmanto fonda līdzekļu sadalījumam, delegācijas izvirzīja vairākus jautājumus un pauda bažas gan par izmantoto formulu, kas tika uzskatīta par pārāk sarežģītu, gan par piešķiršanas kritērijiem, kurus daudzas delegācijas neuzskatīja par piemērotiem, lai risinātu savus specifiskos valstu apstākļus un nodrošinātu taisnīgumu. Šajā sakarā tika apšaubīta arī rādītāju izvēle.

Attiecībā uz Sociālā klimata fonda darbības ilgumu vairākas delegācijas uzskata, ka tas, ka Sociālais klimata fonds aptver divus DFS periodus, ir politiski sensitīvs jautājums un tam būs vajadzīga turpmāka analīze. Dažas delegācijas uzsvēra, ka astoņu gadu termiņš, sākot no 2025. gada, skar arī nākamo daudzgadu finanšu shēmu. Pašreizējā priekšlikumā fonds ir izveidots bez termiņa ierobežojuma. Fonda budžets pašlaik ir sadalīts divās daļās: 1) finansējums laikposmam no 2025. līdz 2027. gadam un 2) finansējums laikposmam no 2028. līdz 2032. gadam. Laikposmam no 2025. līdz 2027. gadam Komisija ierosinās grozījumu pašreizējā DFS regulā, par kuru jāvienojas vienlaikus ar pamataktu, ar ko izveido Sociālo klimata fondu, un grozījumu Pašu resursu lēmumā. Attiecībā uz laikposmu no 2028. līdz 2032. gadam tiek ierosināts, ka summa tiks darīta pieejama tikai tad, ja nākamajā DFS regulā tiks panākta vienošanās piešķirt konkrētu budžeta summu Sociālajam klimata fondam.

Saskaņā ar SKF ad hoc darba grupas pilnvarām prezidentvalsts ir priekšlikumā un tā pielikumos iekavās ielikusi attiecīgos noteikumus par finanšu aspektiem, kas saistīti ar daudzgadu finanšu shēmu un Savienības pašu resursiem, tostarp arī fonda apjomu un darbības ilgumu, kā arī piešķiršanas metodiku. Iekavās iekļautie noteikumi, visticamāk, būs daļa no horizontālajām budžeta sarunām.

III. NOBEIGUMS

Gatavojoties 2021. gada 20. decembra sanāksmei Pastāvīgo pārstāvju komiteja tiek aicināta pieņemt zināšanai šo progresu ziņojumu un tā pielikumā izklāstītos jautājumus politikas debatēm un nosūtīt tos Vides padomei, ņemot vērā tās 2021. gada 20. decembra sanāksmi.

Jautājumi ministriem politikas debatēm Vides Padomē

1. *Pamatojoties uz jūsu politisko novērtējumu par līdz šim panākto progresu saistībā ar pieciem Vides padomes kompetencē esošajiem dosjē, kāds varētu būt mērķu vērienīgums turpmākam progresam darbā pie piecām ar klimatu saistītām iniciatīvām nākamajos mēnešos, ņemot vērā dažādās savstarpējās saiknes starp priekšlikumiem, tostarp ar citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem?*
 2. *Kādi šajā sakarā, jūsuprāt, ir vissensitīvākie jautājumi šajos piecos dosjē?*
-