



Brüsszel, 2022. március 8.
(OR. fr)

6668/22

Intézményközi referenciaszámok:

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

ENV 161
CLIMA 81
ENER 81
TRANS 129
AGRI 77
COMPET 139
ECOFIN 198
CODEC 248

FELJEGYZÉS

Küldi:	az elnökség
Címzett:	az Állandó Képviselek Bizottsága / a Tanács
Tárgy:	„Irány az 55%!” intézkedéscsomag a) Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek a 2030-ra vonatkozó új éghajlat-politikai célkitűzés és a kapcsolódó javaslatok ambíciójának megvalósítása érdekében történő felülvizsgálata b) A tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról szóló (EU) 2018/842 rendelet felülvizsgálata c) A földhasználathoz, a földhasználat-változtatáshoz és az erdőgazdálkodáshoz (LULUCF) kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátásról és -elnyelésről szóló (EU) 2018/841 rendelet felülvizsgálata d) Az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról szóló (EU) 2019/631 rendelet felülvizsgálata e) A Szociális Klímaalap létrehozásáról szóló rendelet – Irányadó vita

1. A Környezetvédelmi Tanács következő, 2022. március 17-i ülésén tartandó, a tárgyban említett vita strukturálása érdekében az elnökség egy két kérdést tartalmazó feljegyzést készített, amely e feljegyzés mellékletében található.
 2. Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy nyugtázza a kérdéseket tartalmazó elnökségi feljegyzést, és az említett irányadó vitához továbbítsa azt a Tanács részére.
-

„Irány az 55%!” intézkedéscsomag

– Elnökségi feljegyzés –

HÁTTÉR

A Bizottság 2021. július 14-én közzétette az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag első részét, amelyet 2021. december 14-én egy három energiaügyi javaslatból álló második résszel egészített ki.

A Környezetvédelmi Tanács, a Közlekedési Tanács, illetve az Energiaügyi Tanács a decemberi ülésén megvizsgálta a csomag azon javaslatait, amelyek a hatáskörébe tartoznak.

A szlovén elnökség 2021. november 22-én elkészítette az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag egésze tekintetében elért eredményekről szóló jelentést (13977/21), amelyben a csomag horizontális vonatkozásaira összpontosított, és kiemelte a megbeszélések során felmerült főbb kérdéseket. Jelentésében a szlovén elnökség megállapította, hogy a javaslatok terjedelme és összetettsége, valamint politikai jelentősége miatt a javaslatok többsége tekintetében a munka még mindig korai szakaszban van. Tekintettel a javaslatok széles körére, a megbeszélések nem azonos ütemben haladtak előre valamennyi javaslattal kapcsolatban. Úgy tűnik, hogy a Környezetvédelmi Tanács és az Ecofin Tanács hatáskörébe tartozó javaslatokhoz képest nagyobb előrehaladást sikerült elérni a csomag első részéhez tartozó egyes, közlekedési tárgyú, illetve energiaügyi javaslatokkal kapcsolatban.

KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK

Az elnökség jelezte, hogy az első negyedév végéig folytatni kívánja a szakértői munkát a munkacsoportokban annak érdekében, hogy mielőbb javaslatot tudjon tenni az egyes szövegek módosított változataira, hogy a lehető legtöbb technikai kérdést munkacsoporti szinten sikerüljön megoldani, és hogy lehetséges megoldásokat találjon a politikaibb jellegű kérdésekre.

Ezzel összefüggésben e feljegyzés célja, hogy a Környezetvédelmi Tanács hatáskörébe tartozó öt szöveg tekintetében meghatározza: azokat az elemeket, amelyekkel kapcsolatban a munkacsoportokon belül a szakértői munka terén sikerült előrelépést tenni, azzal a céllal, hogy mielőbb kompromisszumokat lehessen találni; azokat az elemeket, amelyekkel kapcsolatban még folyik a munka, de a kompromisszumok elérése érdekében kívánatosnak tűnik a munkacsoportokon belüli szakértői megbeszélések folytatása; továbbá azokat a politikaibb jellegű elemeket, amelyek esetében közvetítésre lehet szükség.

1. Az ETS-irányelv (az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer – EU ETS)

Az elnökség folytatta az ETS-irányelv és a kapcsolódó szövegek (a piaci stabilizációs tartalékról szóló határozat, a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló rendelet) felülvizsgált változatának vizsgálatát. Ez a munka lehetővé tette, hogy előrelépés történjen számos, főként technikai jellegű kérdésben, és előkészítsen bizonyos, politikaibb jellegű témákról folytatandó megbeszéléseket.

Ami a helyhez kötött létesítményekre alkalmazott ETS-t illeti, az elnökség megállapította, hogy a bizottsági javaslat bizonyos technikai vonatkozásai tekintetében előrelépés történt. A delegációk ezért széles körben támogattak egyes, a piaci stabilizációs tartalékra (értékhatár-hatások korrekciója, a légi és a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra történő kiterjesztés), valamint a Modernizációs Alappal és az Innovációs Alappal kapcsolatos nem pénzügyi szempontokra (a Modernizációs Alapból támogatott kiemelt beruházások listája, a Modernizációs Alapból e kiemelt beruházásokhoz biztosított finanszírozás arányának növelése) vonatkozó rendelkezéseket.

A delegációk többsége támogatta a kibocsátási egységek ingyenes kiosztására vonatkozó egyéb rendelkezéseket is, például a referenciaértékekre vonatkozó maximális éves csökkentési arány növelését, különösen – a delegációk többsége által osztott – azon célból, hogy ne kelljen alkalmazni az ágazatközi korrekciós tényezőt. Számos delegáció jelezte, hogy támogatni tudja a Bizottság azzal kapcsolatos javaslatát, hogy a 20 MW alatt létesítményekre továbbra is kiterjedjen az ETS, valamint a biomasszából származó kibocsátásokra vonatkozó 95%-os küszöbértékkel kapcsolatos javaslatát, annak érdekében, hogy kivonják őket az ETS hatálya alól. Hasonlóképpen, sok delegáció üdvözölte az elnökség arra irányuló javaslatát, hogy növeljék a Modernizációs Alap és az Innovációs Alap irányításának átláthatóságát és hatékonyságát. Néhány delegáció azonban továbbra is kételyeinek adott hangot az ingyenes kiosztás feltételhez kötöttségével kapcsolatban. Ezekről a rendelkezésekről alaposabb szakértői megbeszéléseket kell folytatni.

Az elnökség több olyan, politikaibb jellegű kérdést is azonosított, amelyek további vizsgálatot igényelnek majd, így különösen a határértékre és a piaci stabilizációs tartalékra vonatkozó paraméterek, a túlzott áremelkedés esetén alkalmazandó beavatkozási mechanizmus (ez utóbbi elem nem a bizottsági javaslat részét, hanem több írásbeli módosítási javaslat tárgyát képezte), a kibocsátáskereskedelmi rendszerből származó bevételek tagállamok által, többek között az Innovációs Alapon és a Modernizációs Alapon keresztül történő felhasználása, az Alapok forrásainak rendelkezésre bocsátása, továbbá az ingyenes kibocsátási egységeknek az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmussal összefüggő pályája.

Ami az ETS alkalmazásának a tengerhasznosítási ágazatra történő kiterjesztésére vonatkozó javaslatot illeti, az elnökség megállapította, hogy a bizottsági javaslat széles körű támogatást élvez. A delegációk támogatták az e kiterjesztéshez fűződően választott földrajzi hatályt.

A megbeszélések emellett lehetővé tették a szöveg alaposabb szakértői szintű vizsgálatát az alábbiak tekintetében: a hatály, a tengeri közlekedésre vonatkozó követelmények fokozatos bevezetésének időtartama, a jelentéstételre és a felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezések (többek között az IMO tervezett intézkedéseivel való összhangot illetően is), a rendszer adminisztratív végrehajtása, például a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló rendelet módosításai. Egyes delegációk meg kívánták vitatni a szabályozott szervezet fogalommeghatározását. Több delegáció hangsúlyozta, hogy a kibocsátásáthelyezés kockázatának proaktívabb megelőzésére és korlátozására lenne szükség. Emellett néhány delegáció kiemelte, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszerből származó bevételekkel az ágazat dekarbonizációját kell támogatni. Egyes delegációk jelezték, hogy tovább kell elemezni az ETS kiterjesztésének a szigeti régiókra gyakorolt hatását, különös tekintettel az azokat kiszolgáló közlekedési szolgáltatások szintjére, mások pedig azt javasolták, hogy vegyék figyelembe a téli hajózással járó kihívásokat.

Ami a légi közlekedési ágazatra alkalmazott ETS-t és a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszer (CORSA) alkalmazását illeti, az elnökség megállapította, hogy a delegációk széles körben támogatják a bizottsági javaslatot, különösen azt a javaslatot, hogy az ETS-nek az Európán belüli (és az Egyesült Királyságba és Svájcba irányuló vagy onnan induló) légi járatokra való alkalmazásának és a CORSA-nak kizárólag a harmadik országokba irányuló vagy onnan induló nemzetközi légi járatokra való alkalmazásának a hatóköre elkülönüljön. Az ingyenes kibocsátási egységek megszüntetésének a Bizottság által javasolt pályáját számos delegáció támogatta, de több delegáció úgy vélte, hogy fel kellene gyorsítani az ingyenes kibocsátási egységek megszüntetését, mások pedig nagyobb fokozatosságot szorgalmaztak. Egyes delegációk aggodalmukat fejezték ki az ágazat összeköttetési vagy versenyképességi kihívásaival kapcsolatban is, amelyek az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagnak a légi közlekedési ágazatra gyakorolt kumulatív hatásához fűződnek, ugyanakkor elismerték az ágazat felelősségét abban, hogy igazságos mértékben kivegye a részét a hozzájárulásból.

Ami a közúti közlekedési és építőipari ágazatra alkalmazandó új ETS létrehozására irányuló javaslatot illeti, amelyet a munkacsoport február 7-én szakértői szinten, a COREPER pedig március 4-én megvitatott, az elnökség megállapította, hogy a megbeszélések e szakaszában jelentős véleménykülönbségek vannak a bizottsági javaslattal kapcsolatban, és rámutatott, hogy a kapcsolódó társadalmi, gazdasági és pénzügyi kérdések erős politikai dimenzióval bírnak. Ebben a szakaszban több delegáció ellenezte a bizottsági javaslatot vagy fenntartással élt azzal kapcsolatban, főként a társadalmi elfogadhatóság miatt, különösen a háztartások szempontjából. A delegációk többsége azonban elismerte, hogy valóban problémát jelent a közúti közlekedési és az építőipari ágazatban a kibocsátások növekedése.

Néhány delegáció bírálta a mechanizmus relevanciáját az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag célkitűzéseinek elérése szempontjából, és egyes delegációk azt javasolták, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2030-ig történő csökkentésére vonatkozó uniós célkitűzés elérése érdekében fontolóra kellene venni a csomag más javaslataiban előirányzott normák és célok megerősítését. Más delegációk úgy vélték, hogy a nehézség oka az, hogy nincs elegendő pénzügyi forrás a háztartások támogatásához. Végezetül, más delegációk úgy vélték, hogy a hatálybalépés időpontja túl korai vagy a végrehajtás túl gyors.

Ezzel szemben több delegáció is úgy vélte, hogy az Unió és tagállamai éghajlat-politikai célkitűzéseinek megvalósítása érdekében elengedhetetlen, hogy a meglévő eszközök kiegészítéseként új ETS-t vezessenek be e két ágazatra vonatkozóan. Kiálltak továbbá az eszköz hasznossága mellett, mivel bevételt generálhat. Egyes delegációk amellet is érveltek, hogy az új ETS-t valamennyi fosszilis tüzelőanyagra kiterjesszék.

2. Közös kötelezettségvállalási rendelet

A francia elnökség szakértői szinten folytatta a közös kötelezettségvállalási rendelet felülvizsgálatának vizsgálatát. A delegációk széles körben támogatták a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó ágazatokra vonatkozó új uniós kibocsátáscsökkentési célt. Az elnökség megállapította továbbá, hogy valamennyi delegáció támogatja a rendelet hatályának változatlanul hagyását, az éves kibocsátási jogosultságokra vonatkozó hatályos szabályok 2021-ben és 2022-ben történő fenntartását, valamint a kibocsátáskereskedelmi rendszer szerinti rugalmassághoz Málta számára való hozzáférés 7%-ra való növelését. A delegációk széles körben támogatták a további opcionális tartalék létrehozására irányuló javaslatot, bár néhány delegáció kétségeinek adott hangot a tartalék hozzáadott értékét illetően.

Az elnökség több olyan témát azonosított, amelyekkel kapcsolatban folytatni kell a szakértői megbeszéléseket annak érdekében, hogy előrelépést lehessen elérni a kompromisszumos szöveg kidolgozása felé. Több delegáció hangsúlyozta, hogy a klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósítása érdekében a szövegben jobban tükröződnie kell a konvergenciának. Több delegáció is felvetette az éves kibocsátási jogosultságok kiszámíthatóságának fontosságát, összefüggésben azon javaslattal, mely szerint 2025-ben a Covid19-világjárvány hatásainak fényében aktualizálni kell a 2026–2030-as pályát. A rugalmasságokat illetően különböző megoldásokat lehetne keresni, biztosítva ugyanakkor a javaslatban foglalt környezeti integritással való egyensúly megőrzését. Néhány delegáció azt javasolta, hogy javítsák az éves kibocsátási jogosultságok tagállamok közötti átruházásának átláthatóságát. Néhány delegáció hangot adott azon kívánságának, mely szerint meg kell vizsgálni a kibocsátáskereskedelmi rendszerrel kapcsolatos rugalmasság – például a rugalmasság alkalmazására vonatkozó feltételek enyhítése révén történő – módosításának lehetőségeit, és néhány delegáció emlékeztetett arra, hogy értékelni kell a kibocsátáskereskedelmi rendszerre gyakorolt hatást. A delegációk eltérő nézeteket fogalmaztak meg a LULUCF rugalmassági mechanizmus két időszakra történő felosztására irányuló javaslattal kapcsolatban, mindazonáltal úgy tűnik, hogy az szoros kapcsolatban áll az európai klímarendelet azon rendelkezéseinek tiszteletben tartásával, amelyek a nyelő maximális hozzájárulására vonatkoznak.

Emellett több delegáció aggodalmának adott hangot a javasolt nemzeti célkitűzésük ambíciószintjével kapcsolatban, míg mások el tudták fogadni a Bizottság által javasolt célt.

3. A földhasználatról, a földhasználat-változtatásról és az erdőgazdálkodásról (LULUCF) szóló rendelet

A francia elnökség szakértői szinten folytatta a földhasználatról, a földhasználat-változtatásról és az erdőgazdálkodásról szóló rendelet felülvizsgálatának vizsgálatát. A megbeszélések lehetővé tették a szöveg vizsgálatának terén való előrehaladást, a javaslat egyes technikai vonatkozásainak tisztázását, valamint az elnökség által javasolt első kompromisszumos megoldások vizsgálatát. A delegációk széles körben támogatták azt a célt, mely szerint 2030-ra el kell érni, hogy a nettó elnyelés uniós szinten 310 millió tonna szén-dioxid-egyenérték legyen. Az elnökség nyugtázta továbbá, hogy a delegációk között teljes körű egyetértés volt a Bizottság által javasolt néhány rendelkezéssel kapcsolatban, különös tekintettel a következőkre: a 2030-ig terjedő időszakra vonatkozó hatály, a 2021–2025-ös időszakra vonatkozó kötelezettségek, a LULUCF-előirányzatok felhasználása, valamint a LULUCF keretében történő átadások és a kibocsátások mérséklését célzó konkrét projektek, a 13a. cikk szerinti további kompenzációk vagy egyéb technikai jellegű kijáratások közötti kapcsolat. Ezen túlmenően az elnökség és a Bizottság pontosításokkal szolgált a technikai korrekció működéséről, ami lehetővé tette, hogy előrelépés történjen az e mechanizmusra vonatkozó közös értelmezés kialakítása felé.

Az elnökség több olyan témát azonosított, amelyekkel kapcsolatban folytatni kell a szakértői megbeszéléseket annak érdekében, hogy ki lehessen dolgozni a javaslat első, részlegesen módosított változatát. Az elnökség kompromisszumos javaslatcsomagra tett javaslatot, amelynek célja, hogy egyensúlyt teremtsen egyrészt a célkitűzések ambíciósintjével, a LULUCF-ágazat évközi változékonyságával és különösen a természetes bolygatások figyelembevételével kapcsolatos aggályok eloszlását célzó további rugalmasságok, másrészt a LULUCF-rendelet szerinti környezeti integritás között. A lineáris pályát és a célkitűzések megvalósításának irányítását illetően a delegációk üdvözlötték az elnökség által a rendelet hatálya alá tartozó ágazatok évközi változékonyságának jobb figyelembevétele érdekében javasolt első megoldásokat. Több delegáció hangsúlyozta, hogy a rugalmasságokat átfogó keretben kell vizsgálni, többek között figyelembe véve a közös kötelezettségvállalási rendelethez vonatkozó javaslattal fennálló kapcsolatokat is. Több delegáció javasolta a célértékek kezeléséről szóló 13c. cikkben meghatározott intézkedés elhagyását. A delegációk eltérő véleményeket fogalmaztak meg az arra vonatkozó lehetőség elhagyásával kapcsolatban, hogy a LULUCF-előirányzatokat a 2021–2025-ös időszakra át lehessen vinni a 2026–2030-as időszakra. Több delegáció jelezte, hogy támogatni tudja az elnökségnek a következőkre vonatkozó javaslatát: a VII. mellékletben foglalt rugalmassági mechanizmus maximális összegének új felosztása, a 13b. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmus aktiválására vonatkozó feltételek enyhítése, valamint a természetes bolygatásra vonatkozó rendelkezések hatályának valamennyi földterületre történő kiterjesztése. Több delegáció érdeklődését fejezte ki a természetes bolygatás esetén alkalmazandó számviteli rendelkezések alkalmazásának a 2026–2030-as időszakban való fenntartása iránt. Folytatni kell a megbeszéléseket a természetes bolygatás által kiváltott hatás figyelembevételének legmegfelelőbb módjáról. A COREPER a március 4-i ülésén megerősítette, hogy szakértői szinten folytatni kell a rendeletet több rugalmassággal kiegészítő lehetőségek vizsgálatát, biztosítva ugyanakkor a rendelet környezeti integritását.

A szakértői szintű megbeszélések során ezenfelül több delegáció aggodalmát fejezte ki a 2030-ra javasolt nemzeti célértékekkel kapcsolatban is, különösen azok ambíciósintjét, a célértékek kiszámításának kritériumait és az éves teljesítési pályát illetően. A delegációk eltérő nézeteket fogalmaztak meg a 2030 utáni időszakra javasolt kerettel kapcsolatban; több delegáció úgy vélte, hogy korai lenne a 2030 utáni időszakra vonatkozó rendelkezéseket bevezetni, néhány másik delegáció azonban támogatta azt. Az e kérdésekkel kapcsolatos megbeszélések egy későbbi szakaszban folytatódhatnak.

4. A személygépkocsikra és a kisteherautókra alkalmazandó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet

A francia elnökség az első negyedévben folytatta a szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet felülvizsgálatának vizsgálatát. Úgy tűnik, hogy a lezáratlan kérdések többsége politikai jellegű.

Ezzel összefüggésben a véleménycserék a következő három fő téma köré szerveződtek: a személygépkocsikra és a kisteherautókra irányuló, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó számszerűsített célok; a kis mennyiségű nyilvántartásba vételt felmutató gyártókra vonatkozó eltérés, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus elhagyása; a javasolt rendeletben előírt eredmény- és értékelési jelentések tartalma és benyújtásuk ütemezése.

Ami a számszerűsített célokat illeti, több delegáció támogatását fejezte ki a személygépkocsik és a kisteherautók esetében 2025-re, 2030-ra és 2035-re vonatkozóan tett bizottsági javaslattal kapcsolatban. Több delegáció támogatta bizonyos célok növelését és/vagy teljesítésük előre hozatalát, vagy akár köztes célok bevezetését; egyes delegációk ezzel szemben nagyobb fokozatosságot szorgalmaztak, vagy akár azt, hogy valamennyi könnyűgépjármű vagy csak a kisteherautók tekintetében a 100%-os kibocsátáscsökkentési célértékre vonatkozó döntést halasszák 2035 utánra.

Az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmussal kapcsolatban több delegáció támogatta a Bizottságnak a mechanizmus 2030-ban való megszüntetésére irányuló javaslatát; néhány delegáció 2030 után is megtartaná a rendszert oly módon, hogy azt még célzottabbá tennék, egyes delegációk pedig általánosságban fenn szeretnék azt tartani; más delegációk viszont korábbra hoznák a mechanizmus megszüntetését. A kis mennyiségű nyilvántartásba vételt felmutató gyártókra vonatkozó eltérés 2030-ban történő eltörlését illetően több delegáció támogatni tudta a bizottsági javaslatot; néhány delegáció fenn szeretné tartani a jelenleg hatályos eltérést; más delegációk viszont korábbra hoznák az eltérés eltörlését.

A rendelet felülvizsgálatának módozatait illetően több delegáció támogatta a Bizottság azon javaslatát, hogy arra 2028-ban kerüljön sor; néhány delegáció pedig 2028-nál korábban hozná a rendelet felülvizsgálatát. Több delegáció ki szeretné tovább bővíteni a rendeletben előírt eredményjelentések tartalmát.

5. A Szociális Klímaalap létrehozásáról szóló rendelet

A francia elnökség megkezdte a Szociális Klímaalap létrehozásáról szóló rendelet szövegének cikkenkénti vizsgálatát. A kezdeti szakértői szintű megbeszélések során néhány tagállam jelezte, hogy általában véve támogatja az Alap ötletét és elvét; más delegációk kételyeiket fejezték ki a javasolt elképzeléssel kapcsolatban; másoknak fenntartásai voltak egy új alap létrehozását illetően; mások szintén negatív véleménnyel voltak a javaslattal kapcsolatban, mivel ellenezték a közúti közlekedési és az építőipari ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer létrehozását, vagy mert már rendelkeztek hasonló, a szén-dioxid-kibocsátás adóztatására vonatkozó rendszerrel.

Az elnökség megállapította, hogy a delegációk álláspontjai közeledtek egymáshoz a következő rendelkezésekkel kapcsolatban: a szociális klímatervek tartalmának a túlzott adminisztratív terhek elkerüléséhez szükséges mértékre való korlátozása; annak egyértelművé tétele, hogy az Alap támogathatja a tagállamok meglévő és új intézkedéseit; a Bizottság módszertanára való hivatkozás bevezetése annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat a kibocsátáskereskedelmi rendszer hatásainak felmérésében.

Az elnökség több olyan témát azonosított, amelyekkel kapcsolatban folytatni kell a szakértői megbeszéléseket a kompromisszumos szöveg kidolgozása érdekében: a tagállamok azon lehetősége, hogy finanszírozzák a Szociális Klímaalap irányításához és kontrolljához kapcsolódó technikai segítségnyújtási kiadásokat, amelyek összegét a költségvetési vita során kell megtárgyalni; a tervek validálási folyamata; a tervek tartalma; a jelentéstételi teher arányossága.

Az elnökség ezenfelül több olyan politikaibb jellegű kérdést is azonosított, amelyek alaposabb vizsgálatot igényelnek, különösen az Alap irányításának módját, az Alap hatályát és a közvetlen jövedelemtámogatás nyújtásának lehetőségét illetően (mivel az utóbbi kettő költségvetési vonzattal bír).

MEGVITATANDÓ KÉRDÉSEK

- 1. Az Ön véleménye szerint a közúti közlekedési és építőipari ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer mennyire hatékony eszköz a kibocsátások csökkentésére annak érdekében, hogy 2030-ra teljesüljön a kibocsátások 55%-os csökkentésére vonatkozó célkitűzés? Ön szerint mely lehetőségek és fő paraméterek (ütemezés, hatály stb.) lennének a legrelevánsabbak – ha vannak ilyenek – az említett rendszer elfogadhatóságának javításához, amelyek ugyanakkor a hatékonyságát is szavatolnák? Erős fenntartások esetén milyen egyéb konkrét lehetőségek bevezetését lehetne kilátásba helyezni európai szinten annak biztosításához, hogy ezek az ágazatok megfelelően hozzájáruljanak az uniós éghajlat-politikai célkitűzések eléréséhez?*
- 2. A közúti közlekedési és építőipari ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer létrehozása esetén a Szociális Klímaalap mely paramétereit kellene megtartani annak érdekében, hogy hatékonyan tudja támogatni a legveszélyeztetettebb csoportokat?*