

Brüssel, den 22. November 2021
(OR. en)

13977/21

Interinstitutionelle Dossiers:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

VERMERK

Absender: Vorsitz
Empfänger: Delegationen

Betr.: Paket „Fit für 55“
– Überblick über die Fortschritte beim Paket von
Gesetzgebungsvorschlägen „Fit für 55“

I. EINLEITUNG

1. Mit dem vorliegenden Bericht soll ein allgemeiner Sachstand und ein Überblick über die im Rat erzielten Fortschritte beim Paket „Fit für 55“ gegeben werden. Zu diesem Zweck liegt der Schwerpunkt des Berichts auf dessen horizontalen Aspekten, etwa den Verknüpfungen zwischen den Dossiers, und den wichtigsten Fragen, die in den bisherigen Beratungen angesprochen wurden, gegebenenfalls auch in Bezug auf das Ambitionsniveau und den Umfang der Vorschläge. Detailliertere Fortschritte bei den einzelnen Dossiers werden in gesonderten Fortschrittsberichten beschrieben, die der jeweiligen Ratsformation vorgelegt werden.

2. Das Paket „Fit für 55“ wurde am 14. Juli 2021 von der Europäischen Kommission vorgelegt. Mit dem Paket von Gesetzgebungsvorschlägen soll der klima- und energiepolitische Rahmen der EU an ihr neues gesamtwirtschaftliches Klimaziel für 2030 angepasst werden, nämlich die Netto-Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % zu senken, und die EU soll auf Kurs gebracht werden, um ihr Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden, zu erreichen.
3. Den Kommissionsvorschlägen liegt die Annahme zugrunde, dass die Klimaziele in allen Dossiers beibehalten werden müssen, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, das vom Europäischen Rat gebilligt und anschließend rechtsverbindlich in dem vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassenen Europäischen Klimagesetz festgelegt wurde.
4. Zusammen sollen die Vorschläge die EU in die Lage versetzen, ihre Zielvorgaben auf faire, kosteneffiziente und wettbewerbsorientierte Weise zu erreichen, und zu einem grünen und gerechten Wandel sowie zur Stärkung der Innovation in der EU-Wirtschaft im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals beitragen. Die Überarbeitung ihres Rechtsrahmens in den Bereichen Klima- und Energiepolitik sollte es der EU zudem ermöglichen, ihren internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris nachzukommen; dies gilt insbesondere für ihren aktualisierten national festgelegten Beitrag im Einklang mit den ehrgeizigeren Zielvorgaben für 2030. Darüber hinaus sollen die Vorschläge der Kommission zur Erholung der europäischen Wirtschaft nach der COVID- 19-Pandemie und zur langfristigen Resilienz der Europäischen Union beitragen.
5. Das Paket besteht aus mehreren eng miteinander verknüpften Vorschlägen entweder zur Änderung geltender Rechtsakte oder zur Einführung neuer Initiativen in einer Reihe von Politikbereichen und Wirtschaftssektoren, darunter Klima, Energie, Verkehr, Gebäude, Landnutzung und Forstwirtschaft. Zusätzlich sollen kurz nach der Vorlage dieses Berichts mehrere weitere Vorschläge präsentiert werden. Die erwarteten Vorschläge zur Überprüfung des Mehrjährigen Finanzrahmens und zu den Eigenmitteln, die am 22. Dezember 2021 vorgelegt werden sollen, werden für die weitere Arbeit an bestimmten Teilen des Pakets (nämlich dem Emissionshandelssystem, dem Klima-Sozialfonds und dem CO₂-Grenzausgleichssystem) entscheidend sein.

6. Die Kommission schlägt vor, dafür eine Mischung sich gegenseitig verstärkender politischer Maßnahmen zu nutzen, die auf den folgenden vier Bausteinen beruhen:
- a) **Bepreisung von CO₂-Emissionen:**
 - i) Festlegung ehrgeizigerer Ziele für das EU-Emissionshandelssystem (EHS);
 - ii) Einführung einer Bepreisung von CO₂-Emissionen für Einfuhren aus bestimmten Sektoren, die in der EU unter das EHS fallen, um durch die Einrichtung eines CO₂-Grenzausgleichssystems das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen zu verringern.
 - b) Festlegung ehrgeizigerer **Ziele auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene:**
 - i) Erhöhung der nationalen Emissionsreduktionsziele in den nicht unter das EHS fallenden Sektoren durch die Lastenteilungsverordnung (ESR);
 - ii) Ausweitung der natürlichen Senken, unter anderem durch die Festlegung nationaler Ziele für den Sektor Landnutzung und Forstwirtschaft (LULUCF-Verordnung);
 - iii) Anhebung der Gesamtziele der EU für erneuerbare Energien und Energieeffizienz durch die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) und die Energieeffizienzrichtlinie (*Energy Efficiency Directive*, EED), wodurch insbesondere im Rahmen sowohl des EHS als auch der ESR Sektoren bei ihren Bemühungen um Dekarbonisierung unterstützt werden;
 - iv) Angleichung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom im Rahmen der Energiebesteuerungsrichtlinie an die Energie- und Klimaziele der EU.
 - c) **Vorschriften (Normen):**
 - i) Erhöhung der CO₂-Emissionsreduktionsziele für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in der Verordnung über CO₂-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, was unter anderem dazu beitragen wird, dass die Mitgliedstaaten ihre höheren ESR-Ziele erreichen können;

- ii) die vorgeschlagenen Ziele für die Einführung einer leicht zu nutzenden und interoperablen Lade- und Betankungsinfrastruktur in der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*, AFIR), durch die unter anderem die Erreichung der oben genannten Emissionsreduktionsziele unterstützt wird;
- iii) in den Vorschlägen „ReFuelEU Aviation“ und „FuelEU Maritime“ werden Verpflichtungen für nachhaltige Kraftstoffe in diesen Sektoren festgelegt, die deren Bemühungen insbesondere in Bezug auf Maßnahmen zur Bepreisung von CO₂-Emissionen (EHS) ergänzen werden.

d) **Unterstützungsmaßnahmen:**

- i) Um die sozialen und verteilungspolitischen Auswirkungen des vorgeschlagenen separaten Emissionshandelssystems für Gebäude und Straßenverkehr abzumildern, schlägt die Kommission vor, aus einem Teil der Versteigerungseinnahmen einen Klima-Sozialfonds einzurichten, um benachteiligte Haushalte, Kleinstunternehmen und Verkehrsnutzer zu unterstützen, insbesondere für Investitionen zur Senkung der Emissionen und der Energiekosten sowie für befristete direkte Einkommensbeihilfen;
- ii) die ehrgeizigeren Ziele des EHS gehen mit einer Aufstockung des Modernisierungsfonds einher, die 2,5 % der EHS-Obergrenze entspricht, um die Energiewende einer Reihe einkommensschwacher Mitgliedstaaten zu unterstützen;
- iii) der EHS-Innovationsfonds wird ebenfalls aufgestockt, um Investitionen in innovative Technologien und Lösungen in allen unter das EHS fallenden Sektoren zu beschleunigen;
- iv) alle Einnahmen der Mitgliedstaaten aus Versteigerungen werden klima- und energiebezogene Projekte unterstützen, einschließlich der Dekarbonisierung im Straßenverkehrs- und im Gebäudesektor.

7. Der Rat befasst sich in vier verschiedenen Formationen mit den Vorschlägen: Umwelt; Verkehr, Telekommunikation und Energie (Energie); Verkehr, Telekommunikation und Energie (Verkehr) und ECOFIN.

8. Beim Europäischen Parlament befassen sich fünf Ausschüsse (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL und ECON¹) mit den Vorschlägen des Pakets, wobei eine Reihe anderer Ausschüsse gemäß diversen Verfahrensregeln assoziiert oder konsultiert werden. Die meisten Berichterstatter und Schattenberichterstatter für die Vorschläge sind ernannt worden. Die Arbeiten befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium, und nach den vorliegenden Informationen ist für keinen der Vorschläge ein endgültiger Zeitplan für die Arbeit festgelegt worden.

II. ARBEITEN UNTER DEM AMTIERENDEN VORSITZ

9. Die Vorschläge des Pakets „Fit für 55“ sind eine der wichtigsten Prioritäten für den Vorsitz, der in den verschiedenen beteiligten Ratsformationen alles in seiner Macht Stehende getan hat, um im Rahmen des Gesamtansatzes, die Kohärenz des Pakets zu gewährleisten, möglichst große Fortschritte zu erzielen.
10. Neben den intensiven Beratungen auf Gruppenebene führte der Rat (Umwelt) auf seiner Tagung im Oktober über die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Vorschläge eine Orientierungsaussprache, an die er auf seiner Dezembertagung anknüpfen wird. In den Räten „Energie“ und „Verkehr“ werden die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Vorschläge auf den jeweiligen Dezembertagungen erörtert werden.
11. Zusätzlich zu den Arbeiten im Rahmen der zuständigen Ratsformationen haben der Rat (Landwirtschaft und Fischerei) und der Rat (Wettbewerbsfähigkeit) jeweils einen politischen Austausch über das Paket hinsichtlich der Themen, die in ihrem Zuständigkeitsbereich behandelt werden, geführt. Am 29. September 2021 führte der Rat (Wettbewerbsfähigkeit) eine Orientierungsaussprache über das Paket im Hinblick auf die industrielle Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen der Umsetzung der aktualisierten neuen Industriestrategie für Europa. Am 12. Oktober 2021 führte der Rat (Landwirtschaft und Fischerei) einen Gedankenaustausch über den Beitrag der Land- und Forstwirtschaft zu den Gesetzgebungsinitiativen im Rahmen des Pakets „Fit für 55“. Darüber hinaus wird der Rat (Wettbewerbsfähigkeit) am 26. November 2021 eine Aussprache über den Beitrag von Forschung und Innovation zur Verwirklichung sektorübergreifender Ziele führen, einschließlich der „Fit für 55“-Ziele in den Bereichen Verkehr, Energie, Industrie, Landnutzung und Forstwirtschaft.

¹ ENVI und EMPL sind gemeinsam für den Klima-Sozialfonds zuständig. ECON ist für den Vorschlag für die Energiebesteuerungsrichtlinie zuständig. Das Parlament wird zu diesem Vorschlag jedoch nur angehört (besonderes Gesetzgebungsverfahren).

12. Aufgrund der schieren Anzahl und Größe der Vorschläge, ihrer Komplexität und ihrer Verknüpfungen untereinander sowie ihrer politischen Bedeutung ist die Arbeit an den meisten Dossiers noch in einem recht frühen Stadium. Während sich die Delegationen eindeutig darüber einig sind, dass die Vorschläge zusammen genommen das Erreichen der im Klimagesetz festgelegten Zielvorgaben ermöglichen sollten, haben sie die Kommission um Klarstellungen zu den Vorschlägen und ihren Auswirkungen, auch auf nationaler Ebene, ersucht. Die Delegationen haben ferner um mehr Informationen über die Rolle und den Beitrag der einzelnen Vorschläge zu dem gesamtwirtschaftlichen Ziel, bis 2030 eine Verringerung der Nettoemissionen um mindestens 55 % zu erreichen, sowie zu den Wechselwirkungen der Vorschläge untereinander ersucht.
13. Wie angesichts des breiten Spektrums an Vorschlägen zu erwarten ist, sind die Beratungen nicht bei allen Dossiers gleich schnell vorangekommen. Offenbar sind die Beratungen über einige der Vorschläge im Bereich Verkehr am weitesten fortgeschritten und auch bei den Energie-Dossiers wurden gute Fortschritte erzielt, während sich bei den Dossiers, die in den Zuständigkeitsbereich des Rates (Umwelt) und des Rates (Wirtschaft und Finanzen) fallen, ziemlich deutlich zeigt, dass die Delegationen mehr Zeit benötigen, um die Vorschläge umfassend zu bewerten; der größte Teil der bisherigen Fortschritte betrifft die Klärung verschiedener Aspekte der Vorschläge. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass einige der Vorschläge neue Maßnahmen im Instrumentarium der EU darstellen, etwa der Klima-Sozialfonds und das CO₂-Grenzausgleichssystem, während andere wie das EHS und LULUCF einige neue Elemente enthalten.
14. Im Anschluss an die guten Fortschritte auf fachlicher Ebene bei den Vorschlägen im Bereich Verkehr führte der Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil) am 12. November 2021 einen Gedankenaustausch über diese Vorschläge und gab dem Vorsitz Leitlinien für die weiteren Beratungen vor. Zu der Frage, ob die Delegationen das Ziel unterstützen könnten, bis Ende des Jahres zu einem der Dossiers im Bereich Verkehr eine allgemeine Ausrichtung zu erreichen, erklärte eine breite Mehrheit, dass die Kohärenz des Pakets gewahrt werden müsse und dass die Dossiers im Bereich Verkehr eindeutig mit anderen Vorschlägen verknüpft seien. Diese Verknüpfungen betreffen nicht nur fachliche Aspekte, sondern vor allem die Zielsetzungen des gesamten Pakets. Insbesondere betonten die Mitgliedstaaten, dass vor weiteren Schritten bei den jeweiligen Dossiers der Kurs aller eng damit verbundenen Dossiers klar sein solle, einige Vorschläge sich jedoch aktuell noch in einer recht frühen Verhandlungsphase befänden.

1) Rat (Umwelt)

15. Der Rat (Umwelt) führte am 6. Oktober 2021 einen ersten Gedankenaustausch über die fünf in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Dossiers, wobei der Schwerpunkt auf allgemeinen und horizontalen Aspekten der Dossiers lag.
16. Auf Gruppenebene befasst sich die Gruppe „Umwelt“ mit vier Dossiers, während der Vorschlag zum Klima-Sozialfonds von einer eigens eingerichteten Ad-hoc-Gruppe erörtert wird. Zu jedem Vorschlag fanden mehrere Sitzungen statt und eine jeweils erste vorläufige Lesung der Vorschläge sowie ihrer Folgenabschätzungen wurde oder wird derzeit abgeschlossen. Beim Vorschlag zu CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wurde eine erste Lesung der einzelnen Artikel durchgeführt. Zu diesem frühen Zeitpunkt untersuchen die meisten Delegationen die Vorschläge noch, weshalb ihre Ansichten oder Standpunkte (meist) vorläufig sind. Insbesondere die vier Dossiers zur EHS-Reform, zur Lastenteilung, zum LULUCF-Sektor und zum Klima-Sozialfonds werden wegen ihrer Komplexität und der Einführung neuer Elemente – und im Falle des EHS wegen der Größe – erhebliche weitere fachliche Beratungen erfordern.

i) Reform des EU-Emissionshandelssystems (EHS)²

Die Delegationen sind nach wie vor der Ansicht, dass das EHS das Herzstück der Klimapolitik der EU ist. Offenbar wird allgemein eingeräumt, dass das EHS seinen kosteneffizienten Anteil an den ehrgeizigeren Zielen der EU erfüllen muss. In diesem Zusammenhang gab es einige Forderungen, Möglichkeiten für eine noch ehrgeizigere Gestaltung des EHS auszuloten, aber auch Fragen nach möglichen Auswirkungen bestimmter Teile der Vorschläge sowohl auf Wirtschaftszweige als auch auf Haushalte, wobei hervorgehoben wurde, dass den unterschiedlichen Situationen in den Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden muss.

Insbesondere die vorgeschlagene Einführung des Emissionshandels für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr hat zu erheblichen Bedenken im Hinblick auf die sozialen Auswirkungen auf einkommensschwächere Haushalte und der Gefahr von mehr Energiearmut geführt. Es wurde mehrmals gefragt, ob der vorgeschlagene Klima-Sozialfonds ausreichen wird, um die Auswirkungen abzumildern. Es wurde jedoch auch darauf hingewiesen, dass der Emissionshandel in diesen Sektoren einen Beitrag zur kosteneffizienten Dekarbonisierung leisten und gleichzeitig den Mitgliedstaaten dabei helfen wird, ihre höheren nationalen Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu erreichen.

² Drei Vorschläge werden im Rahmen der EHS-Reform behandelt:

- Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757 (Dok. 10875/21 + ADD 1-7);
- Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (Dok. 10917/21 + ADD 1-3);
- Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung des Beschlusses (EU) 2015/1814 in Bezug auf die Menge der Zertifikate, die bis 2030 in die Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union einzustellen sind (Dok. 10902/21 + ADD 1).

Darüber hinaus wurde am 14. Juli 2021 ein vierter Vorschlag zum EHS vorgelegt: Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union. Der Vorschlag wird getrennt im Rahmen von „Verkehr, Telekommunikation und Energie (Verkehr)“ behandelt.

Bezüglich der vorgeschlagenen Elemente zur Stärkung des bestehenden EHS und seiner Ambitionen lag der Schwerpunkt zunächst unter anderem darauf, die Auswirkungen der Anpassung der Obergrenze zu bewerten, und auf den Bestimmungen über die Verlagerung von CO₂-Emissionen/kostenlose Zuteilung. Insbesondere gab es Fragen zu der vorgeschlagenen Bestimmung der Konditionalität der kostenlosen Zuteilung sowie zur Geschwindigkeit und den Modalitäten der stufenweisen Einstellung der kostenlosen Zuteilung im EHS für Sektoren, die unter das vorgeschlagene CO₂-Grenzausgleichssystem fallen. Erste Anmerkungen zu den Vorschlägen zur Marktstabilitätsreserve betrafen unter anderem mit Auswirkungen der Reserve auf die Bepreisung von CO₂-Emissionen. In diesem Zusammenhang möchten einige Delegationen Artikel 29a über „Maßnahmen im Fall übermäßiger Preisschwankungen“ (nicht Teil des Kommissionsvorschlags) erneut aufgreifen.

Was die Sektoren Seeverkehr und Luftverkehr betrifft, lag der Schwerpunkt auf einer umfassenden Bewertung der Vorschläge, insbesondere im Hinblick auf ihren Beitrag zur Emissionsminderung, und ihrer Auswirkungen auf die Sektoren und die Wettbewerbsfähigkeit, wobei der internationale Kontext und das Erfordernis, den nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, hervorgehoben wurden. Ferner haben die Delegationen im Hinblick auf die Verknüpfungen mit anderen Dossiers eine Bewertung der kumulativen Auswirkungen der Vorschläge zum EHS, „ReFuelEU Aviation“, „FuelEU Maritime“ und zur Energiebesteuerung gefordert.

In Bezug auf die Finanzvorschriften konzentrierten sich die Diskussionen auf Umfang, Herkunft, Geltungsbereich und Verteilung der Mittel aus dem Modernisierungsfonds und dem Innovationsfonds. Die vorgeschlagene Einstellung der Förderung flüssiger fossiler Brennstoffe aus dem Modernisierungsfonds und die obligatorische Zweckbindung aller Auktionserlöse werden ebenfalls weiter geprüft werden müssen.

ii) Lastenteilungsverordnung³ (ESR)

Die wichtigsten bislang ermittelten Probleme betreffen die vorgeschlagenen Ziele, Flexibilität und die neue zusätzliche Reserve, auch in Bezug auf andere Vorschläge des Pakets „Fit für 55“. Mehrere Delegationen haben angegeben, dass sie ihre jeweiligen neuen Ziele als sehr schwierig erachten. Eine Reihe von Delegationen hat die Kommission aufgefordert, mehr Informationen und Daten über die Berechnung der nationalen Ziele bereitzustellen, und um Klarstellungen dazu gebeten, wie den Grundsätzen der Fairness, der Kosteneffizienz oder der verstärkten Konvergenz Rechnung getragen wurde.

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

Was die Flexibilitäten betrifft, sind sich die Delegationen generell einig, dass diese eine wichtige Rolle dabei spielen werden, die Mitgliedstaaten beim kosteneffizienten Erreichen ihrer nationalen Ziele unter Wahrung der Umweltintegrität zu unterstützen. Die Delegationen interessieren sich insbesondere für eine weitere Präzisierung der vorgeschlagenen Änderungen an der für die Mitgliedstaaten bestehenden Flexibilität, den Nettoabbau aus dem LULUCF-Sektor für ihre Zielerfüllung im Rahmen der ESR zu verwenden. Mehrere Delegationen haben außerdem um weitere Informationen über die neue zusätzliche Reserve ersucht, die von 2026 bis 2030 aus einem möglichen überschüssigen Nettoabbau gebildet würde. Zusätzlich zu den Fragen zur parallelen Funktionsweise der im ESR-Vorschlag und im LULUCF-Vorschlag vorgesehenen Flexibilitäten erkundigten sich einige Delegationen nach der Möglichkeit, die Flexibilität zwischen dem EHS und der ESR zu erhöhen. Die Delegationen haben ferner zusätzliche Informationen über die Wechselwirkung zwischen der ESR und dem vorgeschlagenen neuen Emissionshandelssystem für Gebäude und Straßenverkehr gefordert.

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

Der Schwerpunkt der Beratungen auf fachlicher Ebene über den Kommissionsvorschlag lag hauptsächlich auf der Präzisierung der vorgeschlagenen Änderungen der geltenden Verordnung, insbesondere vor dem Hintergrund der erheblichen Änderungen an der Gesamtregelung ab 2026. Aus den bisherigen Beratungen lassen sich jedoch einige zentrale Themen ableiten, nämlich die Zuweisung der nationalen Ziele für 2030 (die ab 2026 die derzeitige „No-Debit-Regel“ (Verbot der Minusbilanz) ersetzen soll), das vorgeschlagene Verfahren zur Festlegung nationaler Ziele gemäß dem Rahmen für die Zeit nach 2030 und die Flexibilitäten, die den Mitgliedstaaten dabei helfen sollen, ihre Ziele einzuhalten.

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

Die Delegationen erkennen im Allgemeinen die wichtige Rolle des LULUCF-Sektors für die Klimapolitik der EU und deren ehrgeizigere Gesamtziele an. Es ergaben sich einige Fragen zu den für 2030 vorgeschlagenen nationalen Zuweisungen, einschließlich deren Ambitionsniveau und den für die Berechnung herangezogenen Kriterien, zu dem vorgeschlagenen neuen Erfüllungsmechanismus sowie zu dem vorgeschlagenen Verfahren für die Festlegung der jährlichen nationalen Ziele für den Zeitraum 2026-2029. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es einige Fragen zu dem Vorschlag, ab 2031 einen einzigen Landsektor zu schaffen, in dem der Nettoabbau im LULUCF-Sektor und die Nicht-CO₂-Emissionen aus der Landwirtschaft und das Klimaneutralitätsziel für den kombinierten Sektor im Jahr 2035 kombiniert werden. Im Allgemeinen erkennen die Delegationen an, dass Flexibilitäten, insbesondere für das Auftreten natürlicher Störungen, sehr wichtig dafür sein werden, dass die Mitgliedstaaten die ehrgeizigeren Ziele nach 2025 leichter einhalten können. Der Schwerpunkt der Beratungen lag auf der Klärung ihrer fachlichen Aspekte und den Änderungen an den bestehenden Flexibilitäten nach 2025 sowie darauf, ein besseres Verständnis der Verknüpfungen zwischen den Flexibilitäten im ESR-Vorschlag und im LULUCF-Vorschlag zu bekommen.

iv) Verordnung über CO₂-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge⁵

Es wird allgemein anerkannt, dass die Automobilindustrie einen Beitrag zu den ehrgeizigeren Zielen der EU leisten muss, und für eine Reihe von Delegationen ist der Vorschlag von entscheidender Bedeutung für das Gesamtziel und für das Erreichen ihrer höheren nationalen Ziele in der Lastenteilungsverordnung. Im Mittelpunkt der Beratungen stand das Ambitionsniveau des Ziels sowohl für Personenkraftwagen als auch für leichte Nutzfahrzeuge, einschließlich des 100%-Ziels für 2035, demzufolge alle neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge bis zu diesem Zeitpunkt emissionsfrei sein müssen. Als zentraler Streitpunkt wurde insbesondere das Tempo des Übergangs zu emissionsfreien Fahrzeugen angesprochen, d. h. die Frage, ob der Kommissionsvorschlag in dieser Hinsicht ausgewogen ist oder der Übergang schneller erfolgen könnte und sollte (2030) oder ob er verfrüht ist und mehr Zeit benötigt wird. Es wurden Fragen zu der Möglichkeit aufgeworfen, den Beitrag erneuerbarer Kraftstoffe und von Kraftstoffen mit geringem CO₂-Ausstoß bei der Bewertung der Einhaltung der Zielvorgaben durch die Fahrzeughersteller zu berücksichtigen. Es wurde hervorgehoben, dass der Unterschied zwischen den Mitgliedstaaten bei der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, der hauptsächlich auf die Erschwinglichkeit und den langsamen Ausbau der Infrastruktur zurückzuführen ist, und die Zeit, die für den Übergang der Fertigung benötigt wird, weiter berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus werden Themen wie die Unterscheidung zwischen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die Zweckmäßigkeit der Abschaffung der Ausnahmeregelung für Hersteller kleiner Stückzahlen und die Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge bis 2030 sowie die Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenmarkt in bestimmten Mitgliedstaaten weiter erörtert werden müssen.

Die Delegationen unterstrichen, dass die Kohärenz mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ gewahrt bleiben muss, und betonten, dass die Ziele mit den Zielvorgaben des Vorschlags zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) einhergehen müssen.

⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (Dok. 10906/21 + ADD 1-5).

v) Verordnung über den Klima-Sozialfonds⁶ (*Social Climate Fund, SCF*)

Zwar wird allgemein anerkannt, dass ein grüner Wandel, bei dem niemand zurückgelassen wird, sichergestellt werden muss, doch stieß der Vorschlag auf gemischte Reaktionen. Mehrere Bedenken und Forderungen nach Präzisierung wurden geäußert, insbesondere im Hinblick auf die folgenden Aspekte des Vorschlags: a) Fehlen einer eigenen Folgenabschätzung und einschlägiger Daten, b) Rechtsgrundlage, c) Zusammenspiel mit den kommenden Vorschlägen zu Eigenmitteln der Union und der Überarbeitung des Mehrjährigen Finanzrahmens, d) Finanz- und Haushaltsfragen (vor allem zu Größe des SCF, Finanzierungsquelle, Zuweisungsmethode und gewählten Kriterien), e) Durchführung und Verwaltung, f) Überschneidungen mit anderen Fonds.

Für die meisten Delegationen ist der Vorschlag untrennbar mit der Einbeziehung der Sektoren Gebäude und Straßenverkehr in das EHS verbunden, wohingegen einige die Einrichtung des SCF ungeachtet der Einführung eines neuen separaten EHS für diese Sektoren unterstützen.

Gemäß dem Mandat der Ad-hoc-Gruppe „Klima-Sozialfonds“⁷ hat der Vorsitz die einschlägigen Bestimmungen des Vorschlags und seiner Anhänge zu den finanziellen Aspekten im Zusammenhang mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen und den Eigenmitteln der Union eingeklammert. Ziel ist es, unter französischem Vorsitz mit der Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags zu beginnen.

2) Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Energie)

17. Was die beiden Dossiers betrifft, die in den Zuständigkeitsbereich des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Energie) fallen (Erneuerbare-Energien-Richtlinie und Energieeffizienz-Richtlinie), so hat die Gruppe „Energie“ die Vorschläge (und die damit verbundenen Folgenabschätzungen) von Juli bis November in einer Reihe von Sitzungen eingehend geprüft, dabei zunächst die wichtigsten Grundsätze und Bestimmungen untersucht und anschließend alle Artikel und Anhänge geprüft. Die beiden Vorschläge haben eine Reihe erheblicher Wechselwirkungen sowohl mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ (insbesondere AFIR, RefuelEU Aviation und FuelEU Maritime) als auch mit künftigen Rechtsvorschriften (Überarbeitung des Dritten Energiepakets für Gas und Überarbeitung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden).

⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds (Dok. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Dok. 11402/21.

Neben der Erstellung eines Fortschrittsberichts beabsichtigt der Vorsitz, zu beiden Dossiers einen ersten überarbeiteten Text auszuarbeiten, der als Ausgangspunkt für die weiteren Beratungen unter französischem Vorsitz dienen könnte.

i) Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED)⁸

Die Delegationen unterstützen offenbar das Ziel des Vorschlags und das vorgeschlagene Ambitionsniveau der RED. Die Delegationen betonen jedoch, wie wichtig Flexibilität bei der Anwendung der kosteneffizientesten Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten, Kohärenz mit geltenden Rechtsvorschriften und die Achtung der Grundsätze der Subsidiarität und der Technologieneutralität sind.

Angesichts der Diskussionen dürfte mehr Flexibilität erforderlich sein, insbesondere in Bezug auf die vorgeschlagenen Teilziele für erneuerbare Energien in den Bereichen Wärme- und Kälteversorgung, Fernwärme und Fernkälte, Verkehr und Industrie sowie auf die Nachhaltigkeitskriterien für Biomasse.

ii) Energieeffizienz-Richtlinie (EED)⁹

Was die EED betrifft, so erkennen die Delegationen an, dass weitere Energieeffizienzmaßnahmen erforderlich sind und wie wichtig das Prinzip „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist. Im Allgemeinen plädieren sie jedoch für Flexibilität und dafür, bei der Festlegung ihrer indikativen nationalen Beiträge und bei der Umsetzung ihrer Energieeffizienzmaßnahmen nationale Besonderheiten sowie die Kosteneffizienz zu berücksichtigen.

Die Mitgliedstaaten unterstützen das übergeordnete Ziel, die Effizienz von Gebäuden im öffentlichen Sektor zu erhöhen und schutzbedürftige Verbraucher zu unterstützen. In diesem Zusammenhang unterstrichen die Mitgliedstaaten, dass ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand aufgebürdet werde, und kritisierten die übermäßig detaillierten EU-Vorschriften in Bezug auf Energiearmut. Die Delegationen fordern weitere Beratungen über die Begriffsbestimmung für ein effizientes Fernwärme- und Fernkältesystem, damit ihren nationalen Gegebenheiten besser Rechnung getragen wird und die richtigen Anreize für den Einsatz erneuerbarer Energien in der Wärme- und Kälteversorgung geschaffen werden.

⁸ Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates (Dok. 10746/21 + ADD 1-6).

⁹ Vorschlag für eine Richtlinie zur Energieeffizienz (Neufassung) (Dok. 10745/21 + ADD 1-8).

Das Ambitionsniveau für die EED hängt mit mehreren anderen Bestimmungen des Pakets „Fit für 55“ zusammen, darunter der möglichen Ausweitung des EU-EHS auf Gebäude.

3) Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr)

18. Zu den Dossiers im Zuständigkeitsbereich des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) – Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, „ReFuelEU Aviation“ und „FuelEU Maritime“ – wurden zahlreiche Sitzungen der Gruppen „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“, „Luftverkehr“ und „Seeverkehr“ organisiert, die eine gründliche Analyse der drei Vorschläge und ihrer Folgenabschätzungen ermöglichten. Zusätzlich zu den intensiven Beratungen auf technischer Ebene führte der Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil) am 12. November 2021 einen Gedankenaustausch über die drei Verkehrsdossiers, bei dem die Delegationen betonten, wie wichtig die Vorschläge sind und dass die Kohärenz des Pakets gewahrt werden muss, da die Dossiers im Verkehrsbereich eindeutig mit anderen Vorschlägen verknüpft sind.

i) Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR)¹⁰

Bei den Beratungen auf Gruppenebene wurde allgemein Einigkeit darüber erzielt, dass mehr Infrastruktur erforderlich sein wird, um einen schnelleren Übergang zur Nutzung alternativer Kraftstoffe im Verkehrssektor zu unterstützen. Es wurde eine allgemeine Einigung über die allgemeinen Ziele des Vorschlags und den grundlegenden Ansatz für die Maßnahmen erzielt, die zur Erreichung dieser Ziele vorgesehen sind, einschließlich der Festlegung verbindlicher Ziele für den Bau von Infrastruktur. Grundsätzlich unterstützen die meisten Mitgliedstaaten die Festlegung verbindlicher, auf der Größe der Fahrzeugflotte und der Entfernung basierender Zielvorgaben für den Infrastrukturbau für leichte Nutzfahrzeuge sowie auf der Entfernung basierender und standortbezogener Zielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge.

¹⁰ Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Dok. 10877/21 + ADD 1-7).

In den vorgeschlagenen Kompromisstexten hat der Vorsitz sich bemüht, die wichtigsten von den Delegationen aufgeworfenen Fragen anzugehen. Zusätzlich zu den zahlreichen Vorschlägen zu technischen Aspekten wurden Anpassungen in Bezug auf einige der Zielvorgaben für die Lade- und Betankungsinfrastruktur vorgeschlagen, einschließlich möglicher Flexibilitäten, um besonderen Gegebenheiten des Ten-V-Netzes Rechnung zu tragen, die durch eine sehr geringe Verkehrsdichte gekennzeichnet sind. Die Teile des Textes, die sich auf das Gesamtziel für die Lade- und Betankungsinfrastruktur im Ten-V-Netz beziehen, stehen jedoch nach wie vor in eckigen Klammern. Das bedeutet, dass es zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine solide Annäherung der Standpunkte gegeben hat.

ii) „ReFuel Aviation“-Verordnung¹¹

In den Beratungen über den Vorschlag zu „ReFuel Aviation“ hat sich eine allgemeine Unterstützung für den Vorschlag abgezeichnet. Bei drei Kompromissvorschlägen wurden Fortschritte in technischen Fragen, wie etwa einer möglichen Opt-in-Regelung für kleinere Flughäfen, erzielt, die nicht in den Anwendungsbereich des Vorschlags fallen, und Präzisierungen zu den Maßnahmen gegen Tankering vorgenommen.

Auch der Wortlaut der Bestimmungen über die Meldepflichten und die Rolle der zuständigen Behörden wurde angepasst. Darüber hinaus wurden die vorgeschlagene Zielsetzung und die Verfügbarkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe in Europa erörtert.

Im dritten Kompromissvorschlag hat sich der Vorsitz mit der Frage des Ambitionsniveaus befasst, insbesondere mit der Definition von „nachhaltiger alternativer Kraftstoff“ (sustainable alternative fuel, SAF), der EU-weiten Zielsetzung in Bezug auf die Versorgung mit SAF und die Dauer des Übergangszeitraums, die den Kraftstoffanbietern Flexibilität bietet. Die Standpunkte der Mitgliedstaaten unterscheiden sich stark, da mehrere Mitgliedstaaten ehrgeizigere Ziele und möglicherweise eine nationale Flexibilität wünschen, während andere den Anwendungsbereich der förderfähigen Kraftstoffe erweitern oder die EU-weiten Verpflichtungen verringern wollen.

¹¹ Vorschlag für eine Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Dok. 10884/21 + ADD 1-3).

iii) „FuelEU Maritime“-Verordnung¹²

Die Beratungen haben gezeigt, wie wichtig dieser Vorschlag für die Mitgliedstaaten ist. Allerdings wird der Vorschlag sowohl aus fachlicher als auch aus politischer Sicht als äußerst komplex empfunden und für eine ordnungsgemäße Prüfung durch die Mitgliedstaaten wird mehr Zeit benötigt.

Die wichtigsten politischen Fragen, die während den Beratungen hervorgehoben wurden, betreffen folgende Aspekte: 1) den Anwendungsbereich, der sowohl im „materiellen“ Anwendungsbereich (d. h. die Anwendung auf alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 5 000) als auch im „räumlichen“ Anwendungsbereich (d. h. die Anwendung der vorgeschlagenen Verordnung auf Schiffe in Bezug auf 50 % der Energie, die auf Fahrten von oder nach einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, wenn der vorherige oder nächste Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands liegt), festgelegt ist; 2) das Ambitionsniveau der Reduktionsziele für die Treibhausgasintensität; 3) den Geltungsbereich der Anforderungen an die landseitige Stromversorgung (on-shore power supply, OPS); oder alternative emissionsfreie Technologien für Schiffe in Häfen; 4) die Zertifizierung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe; und 5) die Handhabung („governance“) des Vorschlags (einschließlich Aspekten der Durchsetzung und von Sanktionen). Die Zusammenhänge mit anderen Vorschlägen – sowohl innerhalb als auch außerhalb des Pakets – wurden ebenfalls erörtert, insbesondere die Zusammenhänge mit den Vorschlägen zu AFIR, RED, EHS und MRV.

Der Vorsitz arbeitet derzeit einen Kompromisstext aus, der sich auf redaktionelle Aspekte beschränken wird.

4) Rat (Wirtschaft und Finanzen)

19. Die beiden Vorschläge, die in den Zuständigkeitsbereich des Rates (Wirtschaft und Finanzen) fallen, d. h. das CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM) und die Energiebesteuerungsrichtlinie (Energy Taxation Directive, ETD), werden von einer speziellen Ad-Hoc-Gruppe (CBAM) und der Gruppe „Steuerfragen“ (Indirekte Besteuerung – Verbrauchsteuern/Energiebesteuerung) behandelt. Die Einzelheiten zum Sachstand dieser Dossiers werden in dem Bericht des Vorsitzes dargelegt, der dem Rat (Wirtschaft und Finanzen) am 7. Dezember 2021 vorgelegt wird.

¹² Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (Dok. 10327/21 + ADD 1-3).

i) CO₂-Grenzausgleichssystem¹³

Das Hauptziel des Kommissionsvorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems (CBAM) besteht darin, dem Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen entgegenzuwirken, das durch asymmetrische Klimaschutzmaßnahmen von Drittländern (in denen Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels weniger ehrgeizig sind als in der EU) verursacht wird.

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter (2. Teil) hat am 22. Juli 2021 eine Ad-hoc-Gruppe „CO₂-Grenzausgleichssystem“ („AHWP CBAM“) eingesetzt, die die Vorbereitungsarbeiten im Zusammenhang mit den Verhandlungen über den Gesetzgebungsvorschlag durchführen und die bereichsübergreifenden Fragen, die Gegenstand dieses Dossiers sind, effizient behandeln soll. Diese Ad-hoc-Gruppe arbeitet entsprechend ihrem Mandat¹⁴ an der Konzeption des CBAM und stützt sich gegebenenfalls auf das Fachwissen der Delegierten der Mitgliedstaaten, die in den einschlägigen Bereichen tätig sind.

Während der Amtszeit des derzeitigen Vorsitzes konzentrierten sich die Sitzungen der Ad-hoc-Gruppe in erster Linie auf eine detaillierte Erläuterung des Kommissionsvorschlags und der begleitenden Folgenabschätzung, gefolgt von einer Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags. Die erste Lesung des Vorschlags wurde abgeschlossen und es fanden ausführlichere Aussprachen über eine Reihe fachlicher Aspekte statt.

Während die Klimaziele des Vorschlags nicht angefochten werden, haben die Beratungen in der Ad-hoc-Gruppe bestätigt, dass die Mitgliedstaaten ihm im Rahmen des internationalen Handels, der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie und der Auswirkungen auf die Wirtschaft, auch auf den Arbeitsmarkt, große Bedeutung beimessen. Eine Reihe von Leitlinien für die Umsetzung des „Fit für 55“-Pakets, die bereits vom Europäischen Rat gebilligt wurden, müssen noch berücksichtigt werden.

¹³ Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems (Dok. 10871/21 + ADD 1-6).

¹⁴ Dok. 10846/21.

Die Arbeiten auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags werden fortgesetzt und aufgrund der Neuartigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen werden weitere fachliche Beratungen in der Ad-hoc-Gruppe „CBAM“ erforderlich sein, da die Delegationen prüfen müssen, wie das CO₂-Grenzausgleichssystem in der Praxis funktionieren wird, einschließlich der Aspekte im Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption und Verwaltung des neuen Mechanismus.

ii) Energiebesteuerungsrichtlinie¹⁵

Im Rahmen der informellen Sitzung der Gruppe „Steuerfragen“ (hochrangig) im Juli 2021 zu den künftigen Herausforderungen im Bereich Besteuerung äußerten die Delegationen in der Arbeitssitzung zu den steuerlichen Aspekten des Grünen Deals bereits ihre vorläufigen Ansichten zur Rolle der Besteuerung beim grünen Wandel.

Die fachlichen Beratungen über den Vorschlag für eine Energiebesteuerungsrichtlinie laufen in der Gruppe „Steuerfragen“ (Indirekte Besteuerung – Verbrauchsteuern/Energiebesteuerung). Bis zum Ende der Amtszeit des derzeitigen Vorsitzes wird die Gruppe fünf Sitzungen zu diesem Vorschlag abgehalten haben. Diese Sitzungen werden einer detaillierten Vorstellung des Kommissionsvorschlag und der Folgenabschätzung gewidmet, gefolgt von einer Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags. Es wurden einige Fragen zu verschiedenen Aspekten des Vorschlags gestellt, etwa zur Umstellung der volumenabhängigen Besteuerung auf eine Besteuerung nach dem Energiegehalt, zur Einführung einer Rangfolge der Steuersätze entsprechend der Umweltleistung, zur Besteuerung neuer Produkte, zur Indexierung, zum Luft- und Seeverkehr sowie zu den Verknüpfungen mit anderen Dossiers im Zusammenhang mit dem Paket „Fit für 55“. Die erste Lesung der einzelnen Artikel wird voraussichtlich bis zum Ende der Amtszeit des derzeitigen Vorsitzes abgeschlossen sein.

Die Arbeiten auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags werden fortgesetzt und es sind weitere fachliche Beratungen auf Gruppenebene erforderlich.

¹⁵ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung)(Dok. 10872/21 + ADD 1-7).

III. FAZIT

Dieser Überblick über die Fortschritte bei den Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ wird die Fortschrittsberichte, die den zuständigen Ratsformationen gesondert zu den einzelnen Vorschlägen vorgelegt werden, ergänzen oder zur Bezugnahme dienen.

Angesichts der engen Verknüpfungen zwischen den Vorschlägen des Pakets ist der Vorsitz der Auffassung, dass ein solcher Überblick über die Fortschritte des gesamten Pakets entscheidend dazu beiträgt, einen kohärenten Ansatz für diese komplexen Verhandlungen sicherzustellen. Während die Verhandlungen über die Vorschläge in unterschiedlichem Tempo vorangeschritten sind, zeigt dieser zusammenfassende Bericht, dass auf fachlicher Ebene in allen Bereichen gute Fortschritte erzielt wurden.
