



Brüsszel, 2021. december 6.
(OR. en)

14585/21

Intézményközi referenciaszámok:

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

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők 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 Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról szóló (EU) 2018/842 rendelet felülvizsgálata c) A földhasználathoz, a földhasználat-változtatáshoz és az erdőgazdálkodáshoz kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak és -elnyelésnek a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretbe történő beillesztéséről 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 – Jelentés az elért eredményekről – Irányadó vita

I. BEVEZETÉS

1. Az Európai Bizottság 2021. július 14-én az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagot alkotó jogalkotási javaslatok részeként benyújtotta a fent említett javaslatokat. Az intézkedéscsomag célja, hogy az uniós éghajlat- és energiapolitikai keretet hozzáigazítsa az EU 2030-ra vonatkozó azon új ambiciózus éghajlat-politikai célkitűzéséhez, hogy az üvegházhatású gázok (ÜHG) nettó kibocsátása legalább 55%-kal csökkenjen, valamint hogy az EU-t a megfelelő úton indítsa el azon célkitűzésének elérése felé, hogy 2050-re klímasemlegessé váljon.
2. A Tanácson belül a következő négy tanácsi formáció vizsgálja a javaslatokat: a Környezetvédelmi, az Energiaügyi, a Közlekedési, valamint a Gazdasági és Pénzügyi Tanács.
3. Az elnökség jelentést készített, amelyben áttekinti az „Irány az 55%!” intézkedéscsomaghoz tartozó javaslatok terén elért eredményeket (13977/21). A jelentésben az elnökség az intézkedéscsomag horizontális szempontjaira összpontosít, így például a javaslatok közötti összefüggésekre és a megbeszélések során eddig felmerült fő kérdésekre. Az elnökség – az egyes javaslatok tekintetében elért eredményekről szóló külön jelentésekkel együtt – a jelentést benyújtotta az illetékes tanácsi formációknak.
4. A Környezetvédelmi Tanács 2021. október 6-án tartotta az első véleménycserét az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagról. A Tanács (Környezetvédelem) 2021. december 20-i ülésére tekintettel az elnökség célja az, hogy e jelentéssel részletesebb tájékoztatást nyújtson a Környezetvédelmi Tanács hatáskörébe tartozó öt javaslat terén elért eredményekről, és – amennyiben lehetséges – a főbb kérdésekkel kapcsolatban nagy vonalakban felvázolja a delegációk előzetes véleményét.
5. Ezek a javaslatok képezik az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag központi elemét, az egyik fő mozgatórugó pedig az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerrel (ETS) kapcsolatos fokozottabb ambíciószint, a közös kötelezettségvállalási rendeletben foglalt aktualizált nemzeti célértékekkel, valamint a földhasználatról, a földhasználat-megváltoztatásról és az erdőgazdálkodásról (LULUCF) szóló rendelet révén a természetes nyelők bővítésére irányuló intézkedésekkel együtt. A személygépkocsik és kisteherautók szén-dioxid-kibocsátására vonatkozóan javasolt szigorúbb előírások célja, hogy az ágazaton belüli technológiai innováció ösztönzése mellett segítsék a tagállamokat a magasabb nemzeti célértékek teljesítésében. A javasolt új Szociális Klímaalap célja kezelni az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt új kibocsátáskereskedelmi rendszer társadalmi és elosztási hatásait.

6. Ami az e javaslatokkal kapcsolatban elért általános előrehaladást illeti, az elnökség úgy ítéli meg, hogy a javaslatok többsége esetében – összetettségük és új elemek bevezetése, továbbá az ETS esetében a javaslat pusztán terjedelme miatt – további jelentős szakértői munkára lesz szükség.

II. AZ ELNÖKSÉG IDEJÉN VÉGZETT MUNKA

i. A kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) reformja

7. Az ETS reformjának keretében három javaslatot¹ vizsgálnak: az ETS-irányelv, a piaci stabilizációs tartalékról szóló határozat, valamint a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és ellenőrzéséről szóló rendelet módosítását célzó javaslat (a továbbiakban: általános ETS), az ETS-irányelvnek a légi közlekedés tekintetében történő módosítását célzó javaslat (a továbbiakban: légi közlekedési ETS) és a piaci stabilizációs tartalékról szóló határozat módosítását célzó külön javaslat.

¹ Javaslat – Irányelv az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról (10875/21 + ADD 1–7);
Javaslat – Irányelv a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról (10917/21 + ADD 1–3);
Javaslat – Határozat az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek mennyisége tekintetében történő módosításáról (10902/21 + ADD 1).
Emellett 2021. július 14-én egy, az ETS-re vonatkozó negyedik javaslat is benyújtásra került: Javaslat – Határozat a 2003/87/EK irányelvnek az Unióban székhellyel rendelkező légitársaság-üzemeltetőkre vonatkozó piaci alapú globális intézkedés kapcsán a kibocsátáskompensációról szóló értesítés tekintetében történő módosításáról. Ezzel a javaslattal külön foglalkoznak a TTE Tanács (Közlekedés) keretében.

A javaslatok annak biztosítását célozzák, hogy az ETS – az ETS hatálya alá még nem tartozó ágazatokban (tengeri szállítás, valamint épületek és közúti közlekedés) a szén-dioxid-árazás bevezetése és a hatályos rendelkezések megerősítése révén – kivegye részét az EU fokozott általános ambíciószintjének teljesítéséből. A légi közlekedési ETS-re vonatkozó javaslat további célja a CORSIA² végrehajtása. A hatályos ETS tekintetében a javaslatoknak azt kellene eredményezniük, hogy 2030-ra az ETS hatálya alá tartozó ágazatokban a 2005-ös szinthez képest a jelenlegi 43%-os célkitűzés helyett összesen 61%-os kibocsátáscsökkentés valósuljon meg. Az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt külön ETS ezekben az ágazatokban a 2005-ös szinthez képest várhatóan 43%-os kibocsátáscsökkentést tesz majd lehetővé, célja pedig az ahhoz való hozzájárulás, hogy a tagállamok teljesíteni tudják a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti nemzeti célértékeiket.

Az Európai Parlamentben a javaslatok tekintetében a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság a felelős bizottság. Az általános ETS-re vonatkozó javaslat tekintetében az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság társbizottság. Az általános ETS-re vonatkozó javaslat vonatkozásában Peter Liese-t (EPP, DE), a légi közlekedési ETS-re vonatkozó javaslat vonatkozásában Sunčana Glavakot (EPP, HR), a piaci stabilizációs tartalékról szóló határozatra vonatkozó külön javaslat tekintetében pedig Cyrus Engerert (S&D, MT) jelölték ki előadónak. A javaslatokkal kapcsolatos munka korai szakaszban van, és a rendelkezésre álló információk szerint még nem közöltek végleges ütemtervet.

A javaslatokról konzultáltak az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával, de ez a két bizottság még nem nyilvánított véleményt.

A környezetvédelmi munkacsoport a szlovén elnökség idején nyolc ülés keretében vizsgálta az ETS reformjához kapcsolódó három javaslatot és azok hatásvizsgálatát. A megbeszélések a javaslatok tematikus csoportosításán alapultak, és hozzájárultak a kérdések annak érdekében történő tisztázását előtérbe helyező első olvasathoz, hogy a delegációk jobban megértsék a javaslatok részleteit. E tekintetben a delegációk további tájékoztatást kértek a javaslatok tagállami szintű hatásáról és jelezték, hogy pontosabb képet szeretnének kapni az „Irány az 55%!” intézkedéscsomaghoz tartozó más javaslatokkal való összefüggésekről. A delegációk többsége még tanulmányozza a szövegeket, ezért észrevételeik, illetve álláspontjaik még többnyire előzetesek.

² A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által 2016-ban elfogadott, a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszer.

A delegációk továbbra is úgy vélik, hogy az ETS az EU éghajlat-politikájának központi elemét képezi. Bár úgy tűnik, a delegációk összességében egyetértenek abban, hogy az ETS-nek költséghatékony módon ki kell vennie részét az EU fokozott ambíciószintjének teljesítéséből, a javasolt változtatásokat illetően megoszlanak a vélemények. Ezzel összefüggésben egyes delegációk az ETS ambíciószintjének további növelésével kapcsolatos lehetőségek feltárását szorgalmazták, ugyanakkor aggodalmak is megfogalmazódtak a javaslatok egyes részeinek mind a gazdasági ágazatokra, mind pedig a háztartásokra gyakorolt lehetséges hatásaival kapcsolatban: ezek keretében kiemelték, hogy figyelembe kell venni a tagállamok eltérő helyzetét.

Külön ETS létrehozása az épületek és a közúti közlekedés tekintetében

Az eddigi megbeszélések rávilágítottak az épületek és a közúti közlekedés tekintetében javasolt ETS, illetve az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag egyéb elemei – nevezetesen a Szociális Klímaalapról szóló rendelet, a közös kötelezettségvállalási rendelet, az energiaadó-irányelv, a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet, valamint az energiahatékonysági irányelv – közötti szoros kapcsolódási pontokra.

A delegációk összességében tisztában vannak azzal, hogy további erőfeszítésekre van szükség az építőipari és a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációjához. Ugyanakkor a delegációk jelentős része aggodalmának adott hangot a bizottsági javaslattal kapcsolatban, számos delegáció pedig komoly fenntartásokat fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy helyénvaló-e a kibocsátáskereskedelem alkalmazása ezen ágazatok esetében. Ezek az aggályok különösen a megnövekedett energiaárakkal, az alacsonyabb jövedelmű háztartásokat érintő társadalmi és elosztási hatásokkal, az energiaszegénység kockázatának további növekedésével, valamint a tagállamok közötti és a tagállamokon belüli még nagyobb egyenlőtlenségek kialakulásával kapcsolatosak. Ennek fényében néhány delegáció vitatta azt az állítást is, hogy ezen ágazatok tekintetében az ETS lenne a dekarbonizáció leghatékonyabb eszköze. Azzal érveltek, hogy előfordulhat, hogy a költségeket egyszerűen áthárítják a fogyasztókra. Több delegáció kérdéseket tett fel azzal kapcsolatban, hogy a Szociális Klímaalap elegendő lesz-e a társadalmi és az elosztási hatások enyhítésére. Utalva többek között a hatályos nemzeti adóintézkedésekre, néhány delegáció aggasztónak találja az ebből eredő bevételkiesést. Néhány delegáció a végrehajtással és az adminisztratív terhekkal kapcsolatban is vetett fel problémákat.

Ezzel szemben számos delegáció üdvözölte a kibocsátáskereskedelemnek az épületek és a közúti közlekedés vonatkozásában javasolt bevezetését. Hangsúlyozták, hogy e rendszerben nagyobb lehetőségek rejlenek ezen ágazatok költséghatékony módon történő dekarbonizációjára, miközben az támogatja a tagállamokat a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti magasabb nemzeti célértékeik teljesítésében. Ezek a delegációk tisztában vannak azzal, hogy enyhítő intézkedésekre van szükség a társadalmi és az elosztási hatásokkal szemben, néhányan pedig rámutattak arra, hogy az alternatív intézkedéseknek is hasonló hatásai lesznek, de a szén-dioxid-árzás is generál bevételeket, amelyek felhasználhatók ilyen intézkedésekre. Néhány delegáció kétségeinek adott hangot a Szociális Klímaalap vonatkozásában.

A külön ETS hatálya alá tartozó fosszilis tüzelőanyagok javasolt köre tekintetében néhány delegáció nyitottnak mutatkozott arra, hogy ez a kör szélesebb legyen és az összes fosszilis tüzelőanyagra kiterjedjen. Más delegációk viszont az ágazatok körének szűkítésével, pl. a lakóingatlanok ágazatának kizárásával kapcsolatban tettek fel kérdéseket.

Tekintettel az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt kibocsátáskereskedelem újszerűségére, a kezdeti megbeszélések jobbjára a javaslat ágazatonkénti és tagállamonkénti hatásainak részletes tisztázására – így például az árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek tagállamonkénti részarányára és az árverésekből származó tagállamonkénti bevételekre –, valamint a különböző kialakítási elemekre összpontosultak. A külön ETS-nek a rendszer zökkenőmentes elindítását biztosítani hivatott rendelkezéseivel kapcsolatban a delegációk üdvözölték e rendelkezések célját, és közülük néhányan pontosítást kértek, különösen a javasolt határérték tekintetében az adatok kiszámítását és bontását, beleértve a kibocsátások tagállamonkénti és ágazatonkénti részarányát, valamint a 2026-ban árverésre bocsátható kibocsátási egységek javasolt 30%-os előreütemezését illetően. Néhány delegáció, bár még tanulmányozza a javaslatokat, úgy vélte, hogy egy még zökkenőmentesebb indítás megfelelőbb lenne, és arra keresték a választ, hogy a kibocsátási egységek előreütemezése előidézhet-e problémákat egy későbbi szakaszban.

A külön piaci stabilizációs tartalék tekintetében a delegációk különböző pontosításokat kértek a javasolt paraméterek és működés mögött meghúzódó indokokkal, többek között a kezdeti volumennel, valamint a kibocsátási egységek tartalékba helyezésére vagy felszabadítására vonatkozó küszöbértékekkel kapcsolatban. Ami a túlzott áringadozás kockázatának ellensúlyozását célzó, az áremelkedésen alapuló javasolt mechanizmust illeti, néhány delegáció aggodalmának adott hangot annak hatékonyságával kapcsolatban, néhány delegáció pedig pontosítást kért a hatályos ETS szerinti szén-dioxid-árnak az épületek és a közúti közlekedés tekintetében javasolt kibocsátáskereskedelem szerinti szén-dioxid-árra gyakorolt esetleges hatásaival kapcsolatban.

A meglévő ETS és ambíciói erősítése

A delegációk úgy vélik, hogy a határérték kiigazítására és a lineáris csökkentési tényező növelésére vonatkozó javaslatok kulcsfontosságú elemek a kibocsátáskereskedelmi rendszer célkitűzéseinek megerősítése szempontjából. Ezeket több delegáció is üdvözölte, míg néhány delegáció támogatta annak feltárását, hogy miként lehetne tovább fokozni az ambíciót. A határérték kiigazítását illetően számos kérdés merült fel annak kiszámításával, tervezett számértékével és hatásával kapcsolatban, és néhányan attól tartottak, hogy bevezetésének évében a szén-dioxid-ár meredek emelkedéséhez vezethet (a piaci stabilizációs tartalékra vonatkozó javaslatok fényében is). A tengerhasznosítási ágazatban a határérték 79 millió kibocsátási egységgel való kiegészítésével kapcsolatos első észrevételek főként a számítási mód és a módszertan tisztázására összpontosultak. Felmerült néhány kérdés a megnövelt lineáris csökkentési tényező hatásával kapcsolatban.

Ami a kibocsátásáthelyezésre/ingyenes kiosztásra vonatkozó rendelkezéseket illeti, a delegációk arra összpontosítottak, hogy nagyon részletes képet kapjanak a javasolt változtatások következményeiről. A delegációk üdvözölték az ágazatközi korrekciós tényező alkalmazásának elkerülésére irányuló célkitűzést, és e tekintetben több delegáció kifejezetten támogatta a célzottabb ingyenes kiosztás megközelítését. Mindazonáltal felmerült néhány kérdés és aggály a javasolt változtatásokkal kapcsolatban. Különösen az a javaslat, hogy a létesítmények részére történő teljesen ingyenes kiosztás feltételeként az energiahatékonysági irányelvben előírt energetikai audit ajánlásainak végrehajtását szabják meg, számos delegáció számára problémákat vetett fel, és néhány delegáció határozott fenntartásokkal élt ezzel kapcsolatban. Néhányan azzal érveltek, hogy ez a rendszer hatálya alá tartozó létesítményekkel szembeni eltérő és méltánytalan bánásmódhoz vezetne, és többek között megemlítették, hogy az ingyenes kiosztás célja nem az energiahatékonysági irányelv szerinti energetikai audit keretében megfogalmazott ajánlások végrehajtása. Néhány delegáció elismeréssel szólt a javaslat céljáról, de felvetett a végrehajtásához kapcsolódó lehetséges adminisztratív terhekkal kapcsolatos kérdéseket. Egyes delegációk megkérdőjelezték az ingyenes kiosztásra vonatkozó maximális aktualizálási arány referenciaértékének növekedését, és aggodalmukat fejezték ki az iparukra gyakorolt hatás miatt. Továbbá kérdések merültek fel például az ingyenes kiosztás hatályát illetően azzal kapcsolatban, hogy öt évig az ETS keretében tartanak bizonyos létesítményeket, amelyek egyébként az energiafogyasztásukat és kibocsátásukat csökkentő intézkedések végrehajtását követően kikerülnének a hatály alól.

Különös figyelem irányult az ETS-en belüli ingyenes kiosztásnak az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) hatálya alá tartozó ágazatok tekintetében javasolt fokozatos megszüntetésére, amelynek célja a kibocsátásáthelyezés elleni uniós intézkedések WTO-val való összeegyeztethetőségének a biztosítása. Az első észrevételek a fokozatos megszüntetés felgyorsításának feltérképezésére irányuló javaslattól (amely lehetővé teszi a CBAM gyorsabb bevezetését) egészen egy óvatos megközelítés kéréséig terjedtek, és néhány delegáció felvetette, hogy a fokozatos megszüntetésre vonatkozó döntés meghozatalára csak a CBAM kísérleti szakaszát követő felülvizsgálat keretében kerüljön sor. A delegációk többek között pontosítást kértek az ETS hatálya alá tartozó létesítményekben előállított termékekkel és az importált termékekkel szembeni bánásmód közötti egyenértékűséggel kapcsolatos kérdéseket illetően, hangsúlyozva, hogy biztosítani kell, hogy a CBAM ugyanolyan védelmet nyújtson a kibocsátásáthelyezéssel szemben, mint az ingyenes kiosztás. Számos kérdés merült fel azzal kapcsolatban, hogy a fokozatos megszüntetés milyen hatással lesz az uniós gyártók exportpiaci versenyképességére.

Ami a tengeri és légi közlekedési ágazatot illeti, a delegációk elsősorban a javaslatok teljes körű értékelésével foglalkoztak, különös tekintettel a javaslatoknak a kibocsátáscsökkentéshez való hozzájárulására, valamint a javaslatoknak az ágazatokra és a versenyképességre gyakorolt hatására, figyelembe véve ugyanakkor a nemzetközi környezetet és a nemzeti körülményeket (pl. a konnektivitással kapcsolatos kérdéseket) is. Ami a más javaslatokkal való összefüggéseket illeti, néhány delegáció az ETS-re, a ReFuelEU Aviation rendeletre, a FuelEU Maritime rendeletre és az energiaadóztatásra vonatkozó javaslatok kumulatív hatásainak értékelését szorgalmazta.

A delegációk általánosságban elismerik, hogy a tengeri szállításnak hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez. Általánosságban támogatták a tengeri szállításnak az ETS-be való bevonását, ugyanakkor hangsúlyozták, hogy fontos megőrizni az uniós hajózási ágazat versenyképességét, valamint figyelembe venni a sajátos nemzeti és földrajzi körülményeket. Mindazonáltal néhány delegáció számára a tengerhasznosítási ágazat bevonása és dekarbonizációja különös kihívásokat és kockázatokat jelent. Több delegáció kérte, hogy alaposan vizsgálják meg a bevonás módozatait (pl. a rendszer fokozatos bevezetését, az árverési jogok elosztását és a kibocsátási egységek leadásáért felelős szervezetet), ugyanakkor biztosítsák a kutatás és az innováció megfelelő támogatását, és az árverésekből származó bevételeket fordítsák az ágazat környezetbarátabbá tételére.

Az ETS tengeri szállításra való kiterjesztésének javasolt hatályát és ambíciósintjét illetően a delegációk pontosítást kértek az EU-n kívüli utakból származó kibocsátások tekintetében javasolt 50%-os bevonással kapcsolatban, és néhány delegáció meg kívánta vizsgálni az ambíciósint növelésének lehetőségeit (pl. a szén-dioxidtól eltérő kibocsátásokat és az 5000 tonna alatti hajók bevonását).

Emellett több delegáció kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy elegendő-e a javasolt intézkedések a piaci szereplők arra irányuló kísérleteivel szembeni fellépésre, hogy csökkentsék a szén-dioxid-árazásnak való kitettségüket, mindenekelőtt a tagállamokhoz közeli nem uniós kikötők előnyben részesítésével vagy más közlekedési módokra való áttéréssel („a szén-dioxiddal kapcsolatos szabályok kijátszása”), és további intézkedéseket szorgalmaztak. Ezzel összefüggésben számos delegáció hangsúlyozta, hogy egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani az uniós hajózási ágazat számára.

Néhány delegáció felvetette azt a kérdést, hogy a felülvizsgálati záradék lehetővé teszi-e a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretében elfogadandó jövőbeli piaci alapú intézkedéssel való teljes körű összehangolást, hangsúlyozva, hogy reagálni kell az ezzel kapcsolatos fejleményekre.

Egyes delegációk további tájékoztatást kértek a szabályozott szervezetre, a közigazgatási hatóságra, valamint a végrehajtásra és a szankciókra vonatkozóan javasolt rendelkezésekről, és különösen arról, hogy a szankciók arányosak-e és összhangban vannak-e a nemzetközi eljárásokkal. Emellett kérdések merültek fel a tengeri szállítási árakra gyakorolt hatással, valamint a vállalatokra és a hatóságokra háruló adminisztratív terhek potenciális növekedésével kapcsolatban.

Ami a „légi közlekedési ETS”-re vonatkozó javaslatot illeti, az első vizsgálat meglehetősen részletes és technikai kérdésekre összpontosított, hogy tisztázni lehessen a javaslat különböző rendelkezéseit és a javaslat – többek között a versenyképességre és a fogyasztókra gyakorolt – hatását. Általánosságban támogatás övezte az ágazat oly módon történő további dekarbonizációjára irányuló célkitűzést, hogy eközben a globális piacon biztosítottak legyenek az egyenlő versenyfeltételek az európai légitársaságok számára. Konkrétan a javaslat két fő jellemzőjét, nevezetesen a légi közlekedés területén az ingyenes kiosztás fokozatos megszüntetését és a CORSIA megvalósítását illetően:

- A delegációk általánosan elismerték, hogy az ingyenes kiosztást fokozatosan meg kell szüntetni, noha néhányan – a Covid19-járványra is figyelemmel – a lassabb kivezetést részesítik előnyben, és az ágazat megfelelő támogatását szorgalmazzák. Több más delegáció a teljes árverésre való áttérésre vonatkozó javaslatot támogatta, illetve a gyorsabb vagy akár azonnali megszüntetést részesíti előnyben.
- Azzal a javaslattal kapcsolatban, hogy a CORSIA-t adott esetben az ETS-irányelven keresztül alkalmazzák, néhány kérdés merült fel a hatály tekintetében választott lehetőséggel kapcsolatban (azaz a CORSIA alkalmazása az EGT-n kívüli járatokra és az ETS további alkalmazása az EGT-n belüli járatokra, valamint az Egyesült Királyságba és Svájcba induló járatokra). Az észrevételek a végrehajtás módozatainak tisztázására összpontosultak, különös tekintettel a Párizsi Megállapodás ambíciójával való koherenciára és a CORSIA-val való összehangolásra. A kérdések középpontjában többek között a kreditek minősége és a kreditekkel kapcsolatos terminológia, a hatály alá tartozó országok és az alapforgatókönyv álltak.

A piaci stabilizációs tartalékra (MSR) vonatkozó javaslatokkal kapcsolatos első észrevételek többek között a javaslatok által a szén-dioxid-árzásra gyakorolt hatásra irányultak. Az észrevételek egyrészt az ambiciózus ETS alátámasztására szolgáló erős árjelzés biztosítására, másrészt az ársokkok – különösen az erőteljes áremelkedések – mérséklésére összpontosultak, és egyes delegációk kérdéseket tettek fel a határérték kiigazítása és a piaci stabilizációs tartalék változásai által a kiigazítás évében gyakorolt kumulatív hatásokat illetően. E tekintetben kérdések merültek fel a tervezési paraméterek javasolt módosításaival kapcsolatban is, ideértve a piaci stabilizációs tartalék keretében történő beavatkozás megindításának küszöbértékét, valamint azt, hogy ezt illetően miért nem csökkennek a küszöbértékek. Mások azt kérdezték, hogy egyéb kritériumok – mindenekelőtt a szén-dioxid-árszintek – nem lennének-e megfelelőbbek a beavatkozás megindításához. Az egyik delegáció azt javasolta, hogy a piaci stabilizációs tartalékot tekintsék a Modernizációs Alap kedvezményezett tagállamaiban az ETS hatálya alá tartozó létesítmények bevételei és az általuk fizetett költségek közötti egyensúlyhiány kezelésére szolgáló eszköznek.

A piaci stabilizációs tartalékról szóló határozatra irányuló külön javaslattal kapcsolatban, amely 2030-ig fenntartja a 24%-os, kétszeresére növelt beviteli arányt, több delegáció kifejezetten támogatását fejezte ki a javaslat iránt, emlékeztetve arra, hogy folytatni kell a múltbeli többlet megszüntetését, míg néhány delegáció jelezte, hogy komoly aggályai vannak annak hatásával kapcsolatban.

Tekintettel az energiaárak közelmúltbeli meredek emelkedésére, több delegáció hangsúlyozta, hogy prioritásként meg kell erősíteni az „Intézkedések túlzott mértékű áringadozások esetén” című 29a. cikket (amely nem képezi részét a Bizottság javaslatának) annak érdekében, hogy az reaktívabbá váljon. Néhányan azt is szorgalmazták, hogy lépjenek fel az ETS piacon az esetleges spekulációval szemben. Mások óva intettek az olyan intézkedésektől, amelyek gyengíthetik, sőt, alááshatják az ETS működését. Több delegáció úgy véli, hogy az energiaárak emelkedéséről szóló megbeszélésnek nem az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag a megfelelő kerete.

Az ETS-sel kapcsolatos pénzügyi rendelkezéseket illetően a megbeszélések középpontjában főként a Modernizációs Alap és az Innovációs Alap mérete, finanszírozása, hatóköre és forrásainak elosztása, valamint a források elkülönítésére vonatkozó rendelkezések álltak.

Több delegáció üdvözölte a Modernizációs Alap javasolt növelését, és néhány delegáció további növelést javasolt, míg mások a finanszírozás felhasználásának az értékelését szorgalmazták, beleértve az ilyen növelésnek az éghajlatváltozás mérséklésére gyakorolt várható hatásait is. Több delegáció kifejezetten támogatja az összes fosszilis tüzelőanyaghoz (tehát nem csak a szilárd fosszilis tüzelőanyagokhoz) kapcsolódó beruházások támogatásának a Modernizációs Alap keretében nyújtott finanszírozásból való javasolt kizárását, miközben néhány delegáció határozott fenntartással élt, más delegációk pedig emlékeztettek arra, hogy az Európai Tanács a 2020. decemberi következtetéseiben hivatkozott az átmeneti technológiák, például a gáz szerepére.

Az Innovációs Alap növelését többen üdvözölték, míg mások megkérdőjelezték. Néhányan aggályaikat fejezték ki az Innovációs Alap finanszírozásával kapcsolatban, különös tekintettel az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó külön ETS-ből származó kibocsátási egységek, valamint a CBAM hatálya alá tartozó ágazatok számára biztosított ingyenes kiosztás csökkentéséből eredő kibocsátási egységek útján történő finanszírozásra.

A delegációk általánosságban üdvözlik egyrészt annak tisztázását, hogy az ETS hatálya alá tartozó valamennyi ágazat részesülhet az Innovációs Alap előnyeiből, másrészt a hatály kiterjesztését annak érdekében, hogy versenypályázati mechanizmusok – például karboncsökkentési célú szerződések – révén lehessen támogatást nyújtani projektekhez. Néhányan úgy vélték, hogy különösen a tengeri szállítási ágazatnak mint az ETS hatálya alá kerülő új ágazatnak kell megfelelő finanszírozásban részesülnie, például források elkülönítése révén. Elhangzott továbbá egy javaslat egy olyan külön alap létrehozására, amely a tengerhasznosítási ágazat zöld átállásának támogatását szolgálná. Néhány delegáció szorgalmazta, hogy az Innovációs Alap projektjeinek elosztásában jobban érvényesüljön a földrajzi egyensúly.

Több delegáció pontosítást kért azzal kapcsolatban, hogy az árverésekből származó minden bevételt kötelezően az éghajlattal és az energiával kapcsolatos célokra kell elkülöníteni, kiemelve a nemzeti költségvetési elvekkkel való összeegyeztethetőség kérdését. Sokan hangsúlyozták, hogy a pénzügyi rendelkezéseket a saját forrásokról szóló határozatra vonatkozó, a közeljövőben várható bizottsági javaslat, valamint a javaslatnak az árverési bevételekből való tagállami részesedésre gyakorolt hatásai fényében kell értékelni. Hasonló észrevételek hangzottak el az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt külön ETS-ből várt bevételeket illetően is, beleértve azok elkülönítését is.

Más kérdésekkel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a biomasszát hasznosító létesítmények néhány delegáció számára különös prioritást jelentenek. Ezzel összefüggésben néhány delegáció az aggályainak adott hangot amiatt, hogy a nulla besorolású biomassza-égetésre vonatkozóan javasolt 95%-os alsó küszöbérték arra fogja ösztönözni ezeket a létesítményeket, hogy fosszilis tüzelőanyagokat használjanak.

ii. Közös kötelezettségvállalási rendelet³

8. A bizottsági javaslat fő célja, hogy növelje a közös kötelezettségvállalási rendelet hozzájárulását az EU 2030-ra vonatkozó általános éghajlatvédelmi törekvéseihez egy arra irányuló új, uniós szintű célérték meghatározásával, hogy a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá tartozó ágazatokban az üvegházhatásúgáz-kibocsátás a 2005-ös szinthez képest 40%-kal csökkenjen (a jelenlegi 29% helyett), és hogy ennek megfelelően aktualizálja a tagállamok nemzeti célértékeit.

Az Európai Parlament Jessica Polfjárdot (EPP, SE) nevezte ki a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság (ENVI) előadójává. A javaslattal kapcsolatos munka korai szakaszban van, és a rendelkezésre álló információk szerint még nem közöltek végleges ütemtervet.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával konzultáltak a javaslatokról, de a két bizottság még nem nyilvánított véleményt.

A környezetvédelmi munkacsoport a szlovén elnökség alatt három ülés alkalmával vizsgálta a javaslatot és annak hatásvizsgálatát, aminek köszönhetően sikerült lezárni a javaslat előzetes első olvasatát. Bár a javaslat fokozott általános törekvését általános támogatás övezi, a legtöbb delegáció még nem fejezte be a javaslat alaposabb tanulmányozását, ezért véleményeik vagy álláspontjaik ebben a szakaszban csak előzetesek. A megbeszélések tehát a javaslatnak a hatályos közös kötelezettségvállalási rendelethez képest új elemeinek a tisztázására összpontosítottak. Az eddig tartott üléseken a Bizottság megpróbálta tisztázni és megválaszolni a delegációk által feltett kérdéseket, amelyek különösen a javasolt célértékeket, a rugalmassági mechanizmusokat és a kiegészítő tartalékot érintik, többek között az „Írány az 55%!” intézkedéscsomagba tartozó más javaslatokkal kapcsolatban is.

³ Javaslat – Rendelet a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról szóló (EU) 2018/842 rendelet módosításáról (10867/21 + ADD 1–4).

A javaslat fenntartja a közös kötelezettségvállalási rendelet jelenlegi hatályát, amely kiterjed a közúti közlekedésre és az épületekre is. A delegációk elvben üdvözlik, hogy a hatály nem változott, de további információkat kértek a közös kötelezettségvállalási rendelet és az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt új kibocsátáskereskedelem közötti kölcsönhatásról. A Bizottság szerint az, hogy a kibocsátáskereskedelmet az ETS-irányelv javasolt felülvizsgálatának keretében egyidejűleg kiterjesztik e két ágazatra, támogatni fogja a tagállamokat a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti célértékek elérésében, és nem fog azok helyébe lépni.

A tagállamok javasolt nemzeti célértékeinek aktualizálására alkalmazott megközelítés továbbra is az egy főre jutó GDP-n alapul, a költséghatékonysági aggályok figyelembevételét célzó, korlátozott korrekciókkal. Míg néhány delegáció üdvözli, hogy továbbra is az egy főre jutó GDP képezi a számítás alapját, más delegációk aggodalmukat fejezték ki amiatt, hogy az alkalmazott módszertan nem tükrözi kellőképpen a költséghatékonyság kritériumát, illetve nem járul hozzá idővel a konvergenciához, különös tekintettel arra, hogy a 40 százalékpontos célérték-tartomány nem változott a jelenlegi közös kötelezettségvállalási rendelethez képest. Néhány delegáció jelezte, hogy a saját tagállamukra vonatkozó új célértékek teljesítése nagy kihívást jelentene. A delegációk kérésére a Bizottság további információkkal és referenciákkal szolgált a nemzeti célértékek kiszámítására vonatkozó adatokról.

Emellett néhány delegáció aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy a nemzeti jegyzékekből származó kibocsátási adatok javasolt felülvizsgálata, amelyre a javaslat értelmében 2025-ben kerülne sor, majd ezt követően a tagállamok 2026–2030-as időszakra vonatkozó éves kibocsátási jogosultságainak kiigazítása bizonytalan helyzetet eredményezhet a tagállamok számára. A kiigazítást – a tagállamok éves kibocsátási jogosultságainak meghatározására szolgáló keret technikai aktualizálásának részeként – a Bizottság azért javasolja, mert a Covid19-világjárványnak és az azt követő helyreállításnak az EU gazdaságára és kibocsátási szintjére gyakorolt hatásai nem ismertek, és még nem számszerűsíthetők teljes mértékben. A Bizottság szerint a kiigazítás célja annak biztosítása, hogy az éves kibocsátási jogosultságok mennyisége továbbra is lehetővé tegye a tagállamok közötti átadásokat, és az figyelembe veszi az esetleges fellendülést, elkerülve ugyanakkor a túlzott többletek felhalmozódását.

Ami a közös kötelezettségvállalási rendeletben meghatározott rugalmassági mechanizmusokat illeti, a delegációk általánosságban egyetértenek abban, hogy a rugalmassági mechanizmusok fontos szerepet fognak játszani annak elősegítésében, hogy a tagállamok költséghatékony módon, a környezeti integritás tiszteletben tartása mellett tudják teljesíteni nemzeti célértékeiket. A bizottsági javaslat fenntartja az általános rugalmassági mechanizmusokat (átvitel és előzetes felhasználás, az éves kibocsátási jogosultságok tagállamok közötti kereskedelme), míg néhány változtatást javasol az ETS-rugalmasság (Málta számára a hozzáférés növelése) és a LULUCF-rugalmasság tekintetében, mely utóbbi lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti célértékeiknek való megfelelés érdekében, korlátozott mennyiségben, a LULUCF-ágazatból származó nettó elnyeléseket használjanak fel. Az utóbbit illetően több delegáció kérte a LULUCF-rugalmasság javasolt módosításainak további pontosítását, valamint annak indokolását, hogy miért kell a rugalmassági mechanizmus teljes maximális összegének felhasználását felosztani a két ötéves megfelelési időszak között, anélkül, hogy biztosított lenne a lehetőség az első időszakra (2021–2025) a másodikra (2026–2030) való átvitelre. A Bizottság szerint ez összefügg a 2026–2030-as időszakra vonatkozóan a LULUCF-rendeletben javasolt elszámolási módszertan megváltoztatásával, valamint az európai klímarendelettel.

A javaslat tartalmaz egy új, önkéntes tartalékot is, amely a második megfelelési időszak végén felhasználatlan LULUCF-kreditekből állna. A tagállamok azzal a céllal férhetnének hozzá a tartalékhoz, hogy teljesítsék a közös kötelezettségvállalási rendelet értelmében 2030-ra vonatkozó célértékeiket, azzal a feltétellel, hogy az EU – figyelembe véve a nettó elnyelés hozzájárulásának az európai klímarendelet szerinti felső határát – elérte a 2030-ra vonatkozó átfogó célértékét. Több delegáció további tájékoztatást kért az új kiegészítő tartalék céljáról, várható működéséről és arról is, hogy az mennyiben segítené a tagállamokat a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti célértékeik teljesítésében, ugyanakkor néhány delegáció sajnálatát fejezte ki a kiszámíthatóság hiánya miatt, a tagállamok ugyanis a megfelelési folyamat végéig nem rendelkeznek majd információval a tartalék rendelkezésre állásáról.

A közös kötelezettségvállalási rendeletre és a LULUCF-ra vonatkozó javaslatban meghatározott rugalmassági mechanizmusok párhuzamos működésével kapcsolatos kérdések mellett néhány delegáció azt kérdezte, hogy a kibocsátáscsökkentés költséghatékonyságának fokozása érdekében nem lenne-e lehetséges fokozni az ETS és a közös kötelezettségvállalási rendelet közötti egyszeri rugalmassági mechanizmus alkalmazását vagy az ahhoz való hozzáférést.

iii. A földhasználatról, a földhasználat-megváltoztatásról és az erdőgazdálkodásról (LULUCF) szóló rendelet⁴

9. A bizottsági javaslat fő célja, hogy a LULUCF-ágazat erőteljesebben hozzájáruljon az EU 2030-ra vonatkozó fokozott általános éghajlatvédelmi törekvéséhez, mégpedig azáltal, hogy 2030-ra a LULUCF-ágazat nettó üvegházhatásúgáz-elnyelésének uniós szintű célértékét 310 millió tonna CO₂-egyenértékben határozza meg.

Az Európai Parlamentben a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság (ENVI) a felelős bizottság, és Ville Niinistö (Zöldek/EFA, FI) nevezték ki előadónak. Az egyes konkrét rendelkezéseket (nevezetesen a 2. cikk (3) bekezdését és a 4. cikk (4) bekezdését) illetően megosztott hatáskörrel rendelkező társbizottság, a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság (AGRI) előadójaként Norbert Lins (EPP, DE) került kinevezésre. A javaslattal kapcsolatos munka még mindig csak korai szakaszban van, és a jelenleg rendelkezésre álló információk szerint még nem közölték a végleges ütemtervet.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával konzultáltak a javaslatokról, de a két bizottság még nem nyilvánított véleményt.

⁴ Javaslat – Rendelet az (EU) 2018/841 rendeletnek a hatály, a megfelelési szabályok egyszerűsítése, a 2030-ra vonatkozó tagállami célértékek meghatározása, továbbá a földhasználati, erdőgazdálkodási és mezőgazdasági ágazat klímasemlegességének 2035-ig történő közös megvalósítására irányuló kötelezettségvállalás tekintetében, valamint az (EU) 2018/1999 rendeletnek az ellenőrzés, a jelentéstétel, az előrehaladásra vonatkozó nyomon követés és a felülvizsgálat javítása tekintetében történő módosításáról (10857/21 + ADD 1–4).

A környezetvédelmi munkacsoport a szlovén elnökség idején négy ülés alkalmával vizsgálta a javaslatot és annak hatásvizsgálatát, aminek köszönhetően sikerült lezárni a javaslat előzetes első olvasatát. A delegációk által kifejtett vélemények a jelenlegi szakaszban többnyire csak előzetes jellegűek, a bizottsági javaslatról folytatott szakértői szintű megbeszélések pedig főként a hatályos rendelet javasolt módosításainak pontosítására összpontosítottak, különösen az átfogó rendszerben 2026-tól bevezetendő jelentős változtatásokkal összefüggésben. Az ez idáig megfogalmazott kérdések és aggályok többsége a következőkhöz kapcsolódik: a 2030-as nemzeti célértékek, a 2030 utáni időszakra vonatkozó tervezett keret, a tagállamokat a célértékeik teljesítésében segíteni hivatott rugalmassági mechanizmusok – a közös kötelezettségvállalási rendeletben (ESR) javasolt rugalmassági mechanizmusokkal és kiegészítő tartalékkal való kölcsönhatást is beleértve –, a megfelelési és a szankciómechanizmus, valamint a nyomkövetési és jelentéstételi követelmények.

A 2021–2025-ös időszakra vonatkozóan a javaslatban fennmarad a jelenlegi „negatív egyenleg tilalma” szabály, amelynek értelmében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a teljes kibocsátások összege – az idevágó elszámolási szabályoknak, valamint a LULUCF- és az ESR-ágazat közötti rugalmassági mechanizmusnak az alkalmazását követően – ne haladja meg az ágazat által generált teljes elnyelések összegét. A 2026 és 2030 közötti időszakra vonatkozóan a javaslat a LULUCF-ágazat nettó elnyelésének uniós szintű célértékét 310 millió tonna CO₂-egyenértékben határozza meg, amelyet 2030-ig kell elérni. Ezt a célértéket kötelező nemzeti célértékek formájában osztják fel a tagállamok között, mégpedig a LULUCF-ágazatuk jelenlegi mérséklési teljesítménye és a gazdálkodás alatt álló uniós földterületből való részesedésük alapján. 2025-ben a Bizottság olyan végrehajtási jogi aktus elfogadását javasolja, amely minden egyes tagállam vonatkozásában – lineáris teljesítési pálya alapján – meghatározza az éves célértékeket. A Bizottság továbbá azt javasolja, hogy 2031-től kezdődően a mezőgazdasági ágazatból eredő, a szén-dioxid-kibocsátástól eltérő kibocsátásokat vonják össze a LULUCF-rendelet hatálya alá tartozó elnyelésekkel és kibocsátásokkal, hogy ezáltal a földhasználatra, erdőgazdálkodásra és mezőgazdaságra egyaránt kiterjedő új, egyetlen pillér jöhessen létre. A javaslat emellett célul tűzi ki, hogy a kombinált ágazat uniós szinten 2035-re elérje a klímasemlegességet. A javaslat ezen túlmenően meghatároz egy olyan folyamatot, amelynek keretében a Bizottság 2025 végéig jogalkotási javaslatot fog benyújtani, amelyben meghatározza a tagállamok hozzájárulását a klímasemlegességi célkitűzéshez a kombinált földhasználati ágazatban.

A delegációk általánosságban elismerik, hogy a LULUCF-ágazat fontos szerepet tölt be az EU éghajlat-politikájában és fokozott általános éghajlatvédelmi törekvésében. Mindazonáltal a kiinduló álláspontjában több delegáció is aggodalmának adott hangot a 2030-ra javasolt nemzeti célértékekkel kapcsolatban, azok ambíciószintjét, a kiszámításuk során alkalmazott kritériumokat, valamint a javasolt új megfelelési mechanizmust is beleértve. Sok delegáció felvetette azt a kérdést, hogy vajon a célérték felosztása során miként vették figyelembe az olyan nemzeti sajátosságokat, mint például a természetes földrajzi adottságok vagy az erdők korszerkezete, valamint a szénelnyelők hosszú távú bővítése biztosításának szükségességét. A delegációk többsége aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy a 2026–2029-es évekre vonatkozó éves célértékek lineáris pályán alapuló későbbi meghatározásának javasolt folyamata nem megfelelő egy olyan ágazat esetében, amelyet jelentős mértékű évenkénti ingadozások jellemeznek, és hogy ugyanezen okból kifolyólag nem lenne helyénvaló egyetlen évhez viszonyítva ellenőrizni a megfelelést. Több delegáció aggodalmának adott hangot a technikai korrekciók javasolt mechanizmusának alkalmazásával kapcsolatban is, valamint további tájékoztatást kért a tervezett folyamatról és a várt eredményekről. Ebben a szakaszban még mindig számos kérdés övezi a 2030 utáni időszakra vonatkozó tervezett keretet, amellyel kapcsolatban néhány delegáció úgy véli, hogy azt még talán korai lenne belefoglalni ebbe a javaslatba.

A rugalmassági mechanizmusokról folytatott megbeszélések ez idáig azok technikai szempontjainak tisztázására és a meglévő rugalmassági mechanizmusok 2025 utáni módosításaira, valamint a közös kötelezettségvállalási rendeletről és a LULUCF-rendeletre vonatkozó javaslatokban foglalt rugalmassági mechanizmusok közötti kapcsolatok jobb megértésére összpontosítottak, az európai klímarendelettel összefüggésben is. 2026-tól kezdve már nem lesz lehetőség a 2021–2025-ös időszakból származó, fel nem használt elnyeléseknek a 2026–2030-as időszakra történő átvitelére („banking”). A tagállamok mindazonáltal tovább kereskedhetnek a fel nem használt elnyeléseikkel. A második időszakban átfogóbbá válik majd a meglévő földhasználati rugalmassági mechanizmus azáltal, hogy annak alkalmazási köre a gazdálkodás alatt álló erdőterületek mellett az összes területjelentési kategóriára ki fog terjedni. Ami a rugalmasság teljes lehetséges „mennyiségét” illeti, az két részre lesz osztva, és annak alkalmazása mindkét időszak vonatkozásában a célértékeknek való uniós szintű megfeleléstől függ majd. A szándék az, hogy a földhasználati rugalmassági mechanizmus a második időszakban egyetlen rugalmassági eszközként működjön, és az felhasználható lesz az évek közötti ingadozások kiegyenlítésére. Ezen túlmenően bizonyos feltételek mellett kiegészítő mechanizmust lehetne alkalmazni az olyan tagállamok megsegítésére, amelyek mindkét időszakban természetes bolygatással szembesülnek.

A delegációk általánosságban elismerik, hogy a rugalmassági mechanizmusok – különösen a természetes bolygatásnak minősülő események esetében – nagyon fontosak lesznek annak elősegítése szempontjából, hogy a tagállamok megfeleljenek a 2025 utáni időszakra vonatkozó fokozott törekvéseknek. Mindazonáltal aggodalmuknak adnak hangot azzal kapcsolatban, hogy a javasolt rugalmassági mechanizmusok megfelelők lesznek-e e tekintetben, különösen azokban az esetekben, amikor a rugalmasság rendelkezésre állása az általános uniós cél teljesítésétől függ. Kérdések merültek fel azzal kapcsolatban, hogy megszűnik annak lehetősége, hogy a tagállamok a „negatív egyenleg tilalmának” elve alá tartozó 2021–2025-ös időszakból származó, a LULUCF-ágazatban fel nem használt elnyeléseket felhasználás céljából átvigyük a 2026–2030-as időszakra, mint ahogy azzal kapcsolatban is, hogy a javaslat a második megfelelési időszakban az éves célértékek összefüggésében nem teszi lehetővé a fel nem használt elnyelések tartalékolását.

A javaslat módosításokat tartalmaz az energiaunió irányításáról szóló (EU) 2018/1999 rendeletre⁵ vonatkozóan. A szóban forgó rendelet tartalmazza az üvegházhatásúgáz-kibocsátások és -elnyelések nyomon követésére és jelentésére, valamint a LULUCF-rendelet szerinti célok elérése terén a tagállamok által elért haladás nyomon követésére vonatkozó szabályokat. Az említett módosítások egyrészt intézkedéseket foglalnak magukban a nyomon követés és a jelentéstétel pontosságának növelése érdekében, másrészt követelményeket határoznak meg a kibocsátásoknak és elnyeléseknek az uniós programok – például a Kopernikusz – keretében rendelkezésre álló fejlett technológiák, valamint a közös agrárpolitika keretében gyűjtött digitális adatok felhasználásával történő nyomon követésére és jelentésére vonatkozóan. Az új követelményeknek a nyilvántartási rendszerekre való alkalmazása nyomán rendelkezésre álló új adatok segítségével a tagállamoknak további információkkal kell majd szolgálniuk a két időszakra vonatkozóan 2027-ben, illetve 2032-ben elkészítendő megfelelési jelentéseikben, a nemzeti szakpolitikák és intézkedések közötti szinergiák és kompromisszumok értékelését is beleértve, hogy ezáltal a pusztán az elszámolások szintjére vonatkozó koherencia biztosítása helyett szakpolitika-orientáltabb intézkedések irányába lehessen elmozdulni.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o.).

A delegációk aggodalmuknak adtak hangot amiatt, hogy fennáll a veszélye annak, hogy az új nyomonkövetési és jelentéstételi követelmények következtében sokkal bonyolultabbá válik az üvegházhatású gázok jegyzéke, néhány delegáció pedig jelezte, hogy az előírt információkat az előrehaladás nyomon követésének, valamint az ágazaton belüli kibocsátások és elnyelések felülvizsgálatának biztosításához szükséges információkra kellene korlátozni. Több delegáció amiatt is aggodalmát fejezte ki, hogy az új követelmények többletköltségekhez, adminisztratív terhekhez vagy párhuzamos munkavégzéshez vezethetnek. A delegációk általánosságban úgy vélik, hogy a követelmények és azok következményeinek jobb megértéséhez több szakértői szintű megbeszélésre van szükség.

iv. A személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet⁶

10. A javaslat célja, hogy hozzájáruljon az EU fokozott általános éghajlatvédelmi törekvéséhez azáltal, hogy növeli a CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó, az új személygépkocsikra és kisteherautókra alkalmazandó, 2030-ra elérendő célértékeket, 2035-re pedig 100%-os célértéket vezet be, ezáltal ösztönözve az innovációt és biztosítva, hogy az európai gépjárműipar fenntartsa és megerősítse globális versenyképességét. A törekvések szintjének növelése többek között abban is segíteni fogja a tagállamokat, hogy teljesíteni tudják a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti kötelező nemzeti célértékeiket.

Az Európai Parlamentben a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság a javaslatért felelős bizottság. Előadónak Jan Huitemát (Renew, NL) jelölték ki. A javaslattal kapcsolatos munka korai szakaszban van, és a rendelkezésre álló információk szerint még nem közöltek végleges ütemtervet.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával konzultáltak a javaslatról, de a két bizottság még nem nyilvánított véleményt.

⁶ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban zajló megerősítése tekintetében történő módosításáról (10906/21 + ADD 1–5).

A szlovén elnökség idején a környezetvédelmi munkacsoport három ülést tartott a javaslatnak és annak hatásvizsgálatának megvizsgálása céljából, melynek részeként egy cikkenkénti vizsgálatra is sor került. Jóllehet a kezdeti megbeszélések során több kérdést is sikerült tisztázni, a delegációk többsége még tanulmányozza a javaslatot, ezért nézeteik vagy álláspontjaik többnyire csak előzetes jellegűek. Mindazonáltal már a kezdeti megbeszélések során is fény derült bizonyos preferenciákra a célértékek szintjére vonatkozó törekvéseket illetően. Meg kell azonban jegyezni azt is, hogy egyes delegációk még csak előzetesen sem foglaltak állást a célértékek javasolt szintjével kapcsolatban, vagy csak részlegesen tették meg azt.

Általános az egyetértés abban, hogy a gépjárműiparnak hozzá kell járulnia az EU 2030-ra és 2050-re vonatkozó fokozott általános éghajlatvédelmi törekvéséhez. Több delegáció megjegyezte, hogy a javaslat kulcsfontosságú az általános éghajlatvédelmi törekvés megvalósításához és a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti megnövelt nemzeti célértékek teljesítéséhez. Több delegáció hangsúlyozta, hogy az éghajlatvédelmi törekvést az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagon belüli egyéb javaslatokkal, különösen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletre (AFIR) irányuló javaslattal összefüggésben kell vizsgálni.

A megbeszélések középpontjában a megnövelt célértékek álltak, beleértve mindenekelőtt a 2035-re meghatározott 100%-os célértéket is, amelynek teljesítéséhez addigra minden új személygépkocsinak és kisteherautónak kibocsátásmentesnek kell lennie, és amely gyakorlatilag maga után vonja a belső égésű motorok fokozatos kivezetését.

Több delegáció magasabb ambíciószintet szorgalmazott, vagy megjegyezte, hogy magasabb ambíciószintet is támogatni tudna, azzal érvelve, hogy a kibocsátásmentes járművek irányába való gyorsabb elmozdulás az általános éghajlatvédelmi törekvés fényében nemcsak lehetséges, hanem szükséges is. Ezzel összefüggésben rámutattak mindenekelőtt arra, hogy a kibocsátásmentes járművek már egyre szélesebb körben válnak elérhetővé, és a piaci elterjedésük várhatóan jelentős mértékben növekedni fog. Az ambíciószint növelése segítené felgyorsítani ezen járművek bevezetését és javítaná azok megfizethetőségét, a használt járművek piacán is. Ezek a delegációk mindenekelőtt a 100%-os célérték teljesítését előre akarják hozni 2030-ra. Néhány delegáció aziránt érdeklődött, hogy a tagállamoknak van-e lehetőségük arra, hogy további intézkedéseket hozzanak nemzeti szinten (egyes tagállamok szakpolitikái/tervei a Bizottság által javasoltnál korábbra irányozzák elő a belső égésű motorok fokozatos kivezetését). Néhány delegáció a 2025-ös célértékek növelését, a 2025 és 2030 közötti időszakra pedig köztes célérték meghatározását javasolta, valamint megkérdőjelezte a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó 2030-as differenciált célértékek létjogosultságát.

Ezzel szemben más delegációk a Bizottság által javasolt jelenlegi 2025-ös célértékek, valamint a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó differenciált célértékek fenntartását támogatták.

Néhány delegáció jelezte, hogy legalább előzetesen támogatni tudja a javasolt ambíciószintet, mindazonáltal egy részük csak bizonyos kikötésekkel vagy árnyalatnyi eltérésekkel tudja ezt megtenni. Elhangzott az a javaslat, hogy a 2035-re meghatározott 100%-os célérték alkalmazása alól 2039-ig egyfaja mentességet kellene biztosítani a legjobban teljesítő alacsony kibocsátású járművek számára.

Több delegáció számára aggodalomra ad okot a javasolt ambíciószint, mindenekelőtt a 2035-re meghatározott 100%-os célérték teljesítése, amelyet néhányan kifejezetten elfogadhatatlannak tartanak. Ami a 2030-as célértékeket illeti, ez idáig néhány delegáció jelezte, hogy nem ért egyet a Bizottság javaslatával. A delegációk által megfogalmazott aggályok mindenekelőtt azon kérdés köré csoportosultak, hogy nem korai-e a belső égésű motorok fokozatos kivezetése, és hogy nem lenne-e több időre szükség a kérdés vizsgálatához. Néhányan azt javasolták, hogy a fokozatos kivezetésre vonatkozó döntés csak a következő felülvizsgálat keretében kerüljön meghozatalra, amelyet előre lehetne hozni 2026-ra. Ezek a delegációk ezzel összefüggésben több megfontolásra is felhívták a figyelmet, mindenekelőtt arra, hogy figyelembe kell venni azt, hogy a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését illetően a tagállamok eltérő helyzetben vannak, ami a töltőinfrastruktúra kiépítéséhez kapcsolódó, illetve a vásárlóerő terén mutatkozó különbségekre vezethető vissza. Egy másik ilyen megfontolás, hogy a belső égésű motorok fokozatos kivezetése ellentétes a technológiasemlegesség elvével. A delegációk azt is hangsúlyozták, hogy a gyártás folyamatában bekövetkező elmozdulás és az abból adódó munkahelymegszűnések hatását is számításba kell venni, ami érdemi intézkedéseket tesz szükségessé többek között a munkavállalók továbbképzése és átképzése terén. Emellett a villamos energia megfizethetőségével, valamint az akkumulátorok és a nyersanyagok rendelkezésre állásával kapcsolatos kérdések is felmerültek.

Az a kérés is elhangzott, hogy meg kellene vizsgálni, milyen hatást gyakorol a javaslat egyes tagállamok használtautó-piacaira, kiemelve, hogy a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású személygépkocsik magasabb jövedelmű tagállamokban való gyorsabb elterjedése a régebbi, szennyezőbb személygépkocsik alacsony jövedelmű tagállamokba irányuló kivitelének növekedéséhez vezethet. Elismerve, hogy ebben a rendeletben nem lehet rendezni ezt a kérdést, az a javaslat született, hogy a Bizottság kövesse nyomon a kérdést – például az elért eredményekről szóló jelentés / a felülvizsgálati folyamat keretében –, és vizsgálja meg közelebbről a lehetséges megoldásokat.

A delegációk egy része azt kérte, hogy a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok hozzájárulását figyelembe lehessen venni annak értékelésekor, hogy a járműgyártók megfelelnek-e a rájuk vonatkozó célértékeknek, vagy jelezte, hogy támogatni tudná ezt a megközelítést. Mindazonáltal több delegáció határozottan támogatja a Bizottság ez ellen felhozott érveit, többek között azt, hogy ezeket a tüzelőanyagokat inkább más, nehezebben dekarbonizálható ágazatok felé kellene irányítani.

Néhány delegáció véget kíván vetni az úgynevezett tömegparaméter felhasználásának a gyártókra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek meghatározása során, és ezért az erőfeszítések gyártók közötti elosztásának is.

A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedésének ösztönzését célzó, a rendelet legutóbbi felülvizsgálata során jóváhagyott mechanizmust illetően a Bizottság annak 2030-ig történő fokozatos kivezetését javasolja, tekintettel a szóban forgó járművek elterjedésének fő motorjaként szolgáló célérték szigorú voltára. Az eddig tett észrevételekből az derül ki, hogy ezt több delegáció is támogatja, sőt, néhány delegáció korábbi kivezetést szorgalmaz, megjegyezve, hogy a mechanizmus a jelenlegi formájában a szóban forgó törekvés aláásásának kockázatát is magában rejti. Más delegációk a mechanizmus javasolt fokozatos kivezetése ellen érvelnek, felhívva a figyelmet arra, hogy a mechanizmus különösképpen ösztönzi e járművek elterjedését azokban a tagállamokban, ahol jelenleg alacsony azok elterjedtségi szintje. Néhány delegáció fenntartással élt a kis sorozatú gyártókra vonatkozó eltérés megszüntetésével kapcsolatban, mivel az eltérés megszüntetése csak igen kismértékű előnyökkel jár a kibocsátáscsökkentésre nézve, ugyanakkor olyan eltérésről van szó, amely figyelembe veszi a piac bizonyos sajátosságait. Más delegációk támogatásukat fejezték ki a javaslattal kapcsolatban.

A kezdeti megbeszélésekből kiderült, hogy támogatást élvez a 2028-ra ütemezett felülvizsgálat előbbre hozatala, és a delegációk több olyan további kérdést is előterjesztettek, amelyeket meg kellene vizsgálni vagy bele kellene foglalni az elért eredményekről szóló tervezett jelentésbe (lásd még ezzel kapcsolatban a javasolt ambíciószintről folytatott megbeszéléseket is).

v. Rendelet a Szociális Klímaalapról⁷

11. A javaslat célja, hogy a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartások, a mikrovállalkozások és a közlekedési felhasználók támogatása érdekében a Szociális Klímaalap létrehozásával (a Szociális Klímaalapról szóló rendelettel) enyhítse az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer társadalmi és elosztási hatásait. A tagállamok által kidolgozandó szociális klímatervek alapján az alap támogatja a veszélyeztetett csoportok általi kibocsátások csökkentésére irányuló intézkedéseket és beruházásokat ezekben az ágazatokban, továbbá az alpból ideiglenes közvetlen jövedelemtámogatás is fedezhető.

Az Európai Parlamentben közös bizottsági eljárás keretében a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság (ENVI) és a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság (EMPL) egyaránt felelős bizottság. A Költségvetési Bizottság (BUDG) pedig a saját forrásokat közvetlenül érintő kérdésekben kizárólagos hatáskörrel rendelkező társbizottság. Az ENVI-ben Esther de Langét (EPP, NL), az EMPL-ben David Casát (EPP, MT), a BUDG-ben pedig Margarida Marquest (S&D, PT) jelölték ki előadónak. A javaslattal kapcsolatos munka korai szakaszban van, és a rendelkezésre álló információk szerint még nem közöltek végleges ütemtervet.

A javaslatokról konzultáltak az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával, de ez a két bizottság még nem nyilvánított véleményt.

⁷ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a Szociális Klímaalap létrehozásáról (10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

A Szociális Klímaalappal foglalkozó ad hoc munkacsoport (az ad hoc SCF-munkacsoport)⁸ a szlovén elnökség idején három ülés keretében foglalkozott a Szociális Klímaalapról szóló rendelettel. A megbeszélések középpontjában a javaslat számos fontos általános és költségvetési vonatkozásának tisztázása állt. Bár a delegációk összességében tisztában vannak azzal, hogy biztosítani kell a zöld átmenetet, amelynek során senkit nem hagyunk hátra, valamint kezelni kell az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt kibocsátáskereskedelem társadalmi következményeit, a javaslat mindent összevéve vegyes reakciókat váltott ki. Egyes delegációk üdvözlötték az alap létrehozására vonatkozó általános elképzelést, ugyanakkor több delegáció komoly aggályokat fogalmazott meg és pontosítást kért, különösen az „Irány az 55%!” intézkedéscsomaghoz tartozó más javaslatokkal való összefüggések, a javaslatban szereplő különböző számításokat alátámasztó adatok és a tagállami szintű hatás tekintetében, több delegáció pedig sajnálattal állapította meg, hogy nem készült önálló hatásvizsgálat. A delegációk még tanulmányozzák a szöveget, ezért észrevételeik, illetve álláspontjaik még többnyire előzetesek voltak. A javaslat cikkekenkénti vizsgálata a francia elnökség idején kezdődik majd el.

A delegációk többsége szerint a Szociális Klímaalapról szóló rendelet szervesen kapcsolódik a felülvizsgált ETS-irányelvben javasolt, az építőipari és a közúti közlekedési ágazatra vonatkozó új kibocsátáskereskedelemhez, néhány delegáció pedig az „Irány az 55%!” intézkedéscsomaghoz tartozó más javaslatok, köztük az energiaadó-irányelv társadalmi és elosztási hatásait is hangsúlyozza.

Több delegáció kiemelte, hogy a Szociális Klímaalapról szóló rendelettel kapcsolatos nemzeti álláspontok véglegesítése a saját forrásokról szóló határozatra és a többéves pénzügyi keret (2021–2027) módosítására vonatkozó, küszöbön álló javaslatok értékelésétől fog függeni. Néhány delegáció aggodalmának adott hangot amiatt, hogy ismét napirendre kerüljön a többéves pénzügyi keret, és úgy vélte, hogy meglévő forrásokat lehetne igénybe venni az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt kibocsátáskereskedelem társadalmi következményeinek kezelése érdekében. Ezzel összefüggésben számos delegáció rámutatott arra, hogy átfedés van az alap és más eszközök – különösen a kohéziós politika keretébe tartozó eszközök, valamint a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz, illetve a nemzeti intézkedések – hatálya között.

⁸ A munkacsoport megbízatását az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész) 2021. szeptember 8-án jóváhagyta (11402/2021 + COR1). Az Állandó Képviselők Bizottságának felügyelete alatt működő ad hoc SCF-munkacsoport a Tanács Környezetvédelmi formációjának, valamint adott esetben a Tanács Gazdasági és Pénzügyi formációjának számol be.

A javasolt jogalapok – azaz az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének d) pontja (közlekedés), az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése (környezet) és az EUMSZ 194. cikke (1) bekezdésének c) pontja (energia) – tekintetében számos delegáció kétségét fejezte ki a tekintetben, hogy azok megfelelőek-e, és hogy lehetséges-e a javasolt jogalapok keretében ideiglenes közvetlen jövedelemtámogatást nyújtani. A Tanács Jogi Szolgálat ismertette előzetes elemzését az *ad hoc* SCF-munkacsoport egyik ülésén.

Több delegáció megkérdőjelezte továbbá a Szociális Klímaalap közvetlen irányítását és jelezték, hogy előnyben részesítenék a megosztott irányítást. Emellett néhány delegáció kérdéseket tett fel egy integrált és interoperábilis információs és nyomonkövetési rendszer – így többek között egy egységes adatbányászati és kockázatminősítési eszköz – kötelező alkalmazása mögött meghúzódó indokokat illetően.

A szociális klímatervek tartalmát illetően a delegációk rákérdeztek a tagállamok által meghatározandó egyéb stratégiákkal, így például a területi igazságos átmenet tervekkel való esetleges átfedésekre. Emellett több delegáció kifogásolta, hogy az elért eredményekről szóló jelentésre, valamint a nyomon követésre és az értékelésre vonatkozó mutatókat felhatalmazáson alapuló jogi aktusban kell meghatározni. Ezek a delegációk azt szeretnék, ha a mutatók a kohéziós politika tekintetében alkalmazott megközelítéssel összhangban a szabályozási szövegben szereplnének.

Az intézkedések támogathatóságát illetően a delegációk részletesebb elemzést kértek a finanszírozható intézkedésekről és beruházásokról, továbbá az intézkedések és a beruházások megoszlásáról, valamint az alap keretében nyújtott ideiglenes közvetlen jövedelemtámogatásról. A delegációk pontosítást kértek a jelentős károkozás elkerülését célzó elvvel kapcsolatban is, és jelezték: érdeklődéssel várják, hogy a Bizottság technikai iránymutatást adjon e kérdésben.

A Szociális Klímaalap volumenét illetően a javaslat összesen 72,2 milliárd EUR-t irányoz elő a 2025 és 2032 közötti időszakra. Ez az összeg elvben az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozóan javasolt kibocsátáskereskedelemről várható bevételek 25%-ának felel meg. A delegációk többsége arra kívánt választ kapni, hogy a Bizottság hogyan határozta meg ezt összeget, és további magyarázatot kért az alap tekintetében javasolt teljes volumen vonatkozásában, több delegáció pedig megkérdőjelezte az alap volumenét.

A delegációk aggodalmuknak adtak hangot a társfinanszírozásra vonatkozó rendelkezésekkel kapcsolatban (pl. a tagállamoknak az új rendszer szerinti kibocsátási egységek árveréséből származó várható bevételeik egy részéből kell finanszírozniuk a szociális klímatervek összköltségének legalább 50%-át). E tekintetben több delegáció további magyarázatot kért az összes tagállamra alkalmazandó, egységes 50%-os nemzeti társfinanszírozási arányra vonatkozóan, amelyet néhány delegáció túl magasnak tart.

Az alap elosztására javasolt allokációs módszertant illetően a delegációk számos kérdést és aggályt fogalmaztak meg az általuk túl összetettnek tartott alkalmazott képlettel és az allokációs kritériumokkal kapcsolatban egyaránt, mely utóbbiakat számos delegáció nem tartott megfelelőnek a sajátos nemzeti körülményeik kezeléséhez és a méltányosság biztosításához. Ezzel összefüggésben megkérdőjelezték a mutatók megválasztását is.

Ami a Szociális Klímaalap időtartamát illeti, több delegáció politikailag érzékenynek tartja, hogy a Szociális Klímaalap a többéves pénzügyi keret két időszakát fedi le, és emiatt további elemzésre lesz szükség. Néhány delegáció hangsúlyozta, hogy a 2025-től kezdődő nyolcéves időtartam elébe megy a jövőbeli többéves pénzügyi keretnek. A jelenlegi javaslatban az alap felállítására időbeli korlátozás nélkül kerül sor. Az alap költségvetése jelenleg a következő két részre oszlik: 1. a 2025 és 2027 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi keretösszeg, valamint 2. a 2028 és 2032 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi keretösszeg. A 2025 és 2027 közötti időszakot illetően a Bizottság módosítási javaslatot fog benyújtani a többéves pénzügyi keretről szóló hatályos rendeletre vonatkozóan, amelyről a Szociális Klímaalapot létrehozó alap-jogiaktussal és a sajátforrás-határozat módosításával egyidejűleg kell megállapodni. A 2028 és 2032 közötti időszakot illetően a javaslat értelmében az összeg csak akkor válna elérhetővé, ha a következő többéves pénzügyi keretről szóló rendelet kapcsán megállapodás születik egy konkrét költségvetési összegnek a Szociális Klímaalap számára történő elkülönítéséről.

Az elnökség az ad hoc SCF-munkacsoport megbízatásával összhangban szögletes zárójelbe tette a javaslatban és annak mellékleteiben szereplő, a többéves pénzügyi kerethez és az Unió saját forrásaihoz kapcsolódó pénzügyi szempontokra – többek között az alap volumenére és időtartamára, valamint az allokációs módszertanra – vonatkozó rendelkezéseket. A szögletes zárójelben szereplő rendelkezések azok, amelyek a legnagyobb valószínűséggel horizontális költségvetési tárgyalások részét fogják képezni.

III. KONKLÚZIÓ

Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy nyugtázza az elért eredményekről szóló jelentést és a jelentés mellékletében foglalt, az irányadó vitához összeállított kérdéseket, valamint hogy a Tanács (Környezetvédelem) 2021. december 20-i ülésére tekintettel továbbítsa azokat a Tanácsnak.

**Kérdések a miniszterek számára a Tanács (Környezetvédelem) ülésén folytatandó irányadó
vitához**

- 1. Annak alapján, ahogyan Ön a Környezetvédelmi Tanács hatáskörébe tartozó öt javaslat tekintetében eddig elért előrehaladást politikailag megítéli, milyen ambíciószintet lehetne meghatározni ahhoz, hogy az elkövetkező hónapokban további előrelépés történjen az öt éghajlati vonatkozású kezdeményezéssel kapcsolatban, figyelembe véve a javaslatok közötti – és beleértve az „Irány az 55%!” intézkedéscsomaghoz tartozó más javaslatokkal való – különböző összefüggéseket?*
- 2. Ezzel összefüggésben Ön szerint melyek a legérzékenyebb kérdések ebben az öt javaslatban?*