



Briuselis, 2022 m. kovo 8 d.
(OR. fr)

6668/22

Tarpinstitucinės bylos:

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

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

PRANEŠIMAS

nuo:	Pirmininkaujančios valstybės narės
kam:	Nuolatinų atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys a) Direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą (ATLPS), peržiūra siekiant įgyvendinti naujojo 2030 m. klimato srities tikslo užmojį ir susiję pasiūlymai b) Reglamento (ES) 2018/842, kuriuo valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį (PPR), peržiūra c) Reglamento (ES) 2018/841 dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų, išmetamų ir absorbuojamų dėl žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės (LULUCF), peržiūra d) Reglamento (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, peržiūra e) Reglamentas, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas – Politiniai debatai

1. Siekdama pasirengti pirmiau nurodytiems debatams, kurie įvyks kitame 2022 m. kovo 17 d. Tarybos (aplinka) posėdyje, pirmininkaujanti valstybė narė parengė pranešimą su dviem klausimais, kurie išdėstyti šio pranešimo priede.
 2. Nuolatinių atstovų komiteto prašoma susipažinti su pirmininkaujančios valstybės narės parengtu pranešimu bei klausimais ir perduoti juos Tarybai, rengiantis pirmiau nurodytiems politiniams debatams.
-

Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys

- Pirmininkaujančios valstybės narės pranešimas -

APLINKYBĖS

2021 m. liepos 14 d. Komisija paskelbė pirmąjį Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio dalį, o 2021 m. gruodžio 14 d. ją papildė antrąja dalimi, apimančia tris energetikos srities dokumentus.

Aplinkos taryba, Transporto taryba ir Energetikos taryba gruodžio mėn. posėdžiuose išnagrinėjo priemonių rinkinio pasiūlymus, susijusius su jų kompetencijai priklausančiomis sritimis.

2021 m. lapkričio 22 d. pirmininkaujanti Slovėnija parengė pažangos ataskaitą dėl viso Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio (dok. 13977/21), kurioje daugiausia dėmesio skiriama horizontaliesiems priemonių rinkinio aspektams ir akcentuojami pagrindiniai klausimai, kurie tuo metu buvo keliami diskusijose. Šioje ataskaitoje pirmininkaujanti Slovėnija pažymėjo, kad darbas, susijęs su dauguma dokumentų, vis dar yra pradiniam etape, visų pirma dėl pasiūlymų apimties bei sudėtingumo ir jų politinės svarbos. Atsižvelgiant į pasiūlymų įvairovę, diskusijų dėl visų dokumentų sparta buvo nevienoda. Atrodo, kad pirmojoje priemonių rinkinio dalyje dėl kai kurių transporto ir energetikos srities pasiūlymų padaryta didesnė pažanga, palyginti su Aplinkos tarybos ir ECOFIN tarybos kompetencijai priklausančiais dokumentais.

TOLESNI VEIKSMAI

Pirmininkaujanti valstybė narė nurodė, kad ji ketina tęsti techninį darbą darbo grupėse iki pirmojo ketvirčio pabaigos, siekiant kuo greičiau pasiūlyti peržiūrėtas kiekvieno teksto redakcijas, išspręsti kuo daugiau techninių klausimų darbo grupėse ir nustatyti galimus labiau politinio pobūdžio klausimų sprendimus.

Atsižvelgiant į tai, šio pranešimo tikslas – penkiuose Aplinkos tarybos kompetencijai priklausančiuose tekstuose nustatyti klausimus, prie kurių techninis darbas darbo grupėse yra pasistūmėjęs, kad būtų galima greitai parengti kompromisus, klausimus, prie kurių vyksta darbas, tačiau pageidautina, kad darbo grupėse techniniu lygmeniu dar būtų diskutuojama siekiant daryti pažangą ieškant kompromiso, ir labiau politinio pobūdžio klausimus, dėl kurių gali prireikti kompromisų.

1. ATLPS (ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos) direktyva

Pirmininkaujanti valstybė narė toliau nagrinėjo peržiūrimą ATLPS direktyvą ir su ja susijusius tekstus (Sprendimą dėl rinkos stabilumo rezervo, Reglamentą dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo). Atliekant šį darbą akivaizdžiai daroma pažanga sprendžiant daugelį labiau techninių klausimų ir rengiamasi diskusijoms tam tikrais labiau politinio pobūdžio klausimais.

Kalbant apie stacionariems įrenginiams taikomą ATLPS, pirmininkaujanti valstybė narė atkreipė dėmesį į pažangą, susijusią su tam tikrais techniniais Komisijos pasiūlymo aspektais. Taigi, delegacijos plačiai pritarė tam tikroms nuostatoms dėl rinkos stabilumo rezervo (ribos efekto koregavimas, aviacijos ir jūrų transporto išmetamųjų teršalų įtraukimas) ir nefinansinių aspektų, susijusių su modernizavimo ir inovacijų fondais (Modernizavimo fondo remiamų prioritetinių investicijų sąrašas, šioms prioritetinėms investicijoms skirtos Modernizavimo fondo procentinės dalies padidinimas).

Dauguma delegacijų pritarė kitoms nuostatoms, susijusioms su nemokamų apyvartinių taršos leidimų paskirstymu, pavyzdžiui, dėl didžiausios metinės santykinų taršos rodiklių sumažinimo normos padidinimo, visų pirma siekiant daugumos delegacijų remiamo tikslo, kad nebūtų taikomas įvairius sektorius apimantis taisomasis koeficientas. Daug delegacijų pažymėjo, kad galėtų pritarti Komisijos pasiūlymams ir toliau taikyti ATLPS įrenginiams, kurių galia mažesnė nei 20 MW, ir netaikyti ATLPS, kai pasiekama 95 % biomasės išmetamųjų teršalų ribinė vertė. Be to, daugelis delegacijų palankiai įvertino pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymus padidinti modernizavimo ir inovacijų fondų valdymo skaidrumą ir veiksmingumą. Tačiau kai kurios delegacijos toliau abejojo dėl nemokamų apyvartinių taršos leidimų paskirstymo sąlygų. Dėl šių nuostatų turėtų vykti tolesnės techninės diskusijos.

Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat nustatė keletą labiau politinio pobūdžio klausimų, kuriuos reikės toliau nagrinėti, visų pirma dėl parametų, susijusių su viršutinėmis ribomis ir rinkos stabilumo rezervu, intervencinių priemonių mechanizmo pernelyg didelio kainų padidėjimo atveju (šis klausimas nėra įtrauktas į Komisijos pasiūlymą, bet dėl jo buvo pateikti keli rašytiniai pasiūlymai dėl peržiūros), dėl to, kaip valstybės narės naudoja ATLPS pajamas, be kita ko, pasitelkiant Inovacijų fondą ir Modernizavimo fondą, šių fondų papildymo ir nemokamų apyvartinių taršos leidimų trajektorijos, susijusios su pasienio anglies dioksido korekcinio mechanizmu.

Kalbant apie pasiūlymą išplėsti ATLPS taikymą jūrų sektoriui, pirmininkaujanti valstybė narė pažymėjo, kad Komisijos pasiūlymui iš esmės pritariama. Delegacijos pritarė šiam išplėtimui pasirinktai geografinei taikymo sričiai.

Diskusijos taip pat suteikė galimybę toliau techniniu lygmeniu nagrinėti tekstą, kiek tai susiję su taikymo sritimi, jūrų transportui keliamų reikalavimų laipsniško įvedimo trukme, ataskaitų teikimo ir peržiūros nuostatomis (įskaitant suderinimą su IMO numatytomis priemonėmis), administraciniu priemonės įgyvendinimu, pavyzdžiui, Reglamento dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo pakeitimais. Kai kurios delegacijos pageidavo aptarti reguliuojamos įmonės apibrėžtį. Kelios delegacijos pabrėžė, kad reikia aktyviau užkirsti kelią anglies dioksido nutekėjimo rizikai ir ją riboti. Be to, kai kurios delegacijos pabrėžė, kad iš ATLPS gaunamų pajamų reikia remti sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą. Kai kurios delegacijos pažymėjo, kad vis dar reikia išanalizuoti sektoriaus įtraukimo poveikį salų regionams, visų pirma jiems teikiamų transporto paslaugų lygiui; kitos pasiūlė atsižvelgti į laivybos žiemą iššūkius.

Kalbant apie aviacijos sektoriui taikomą ATLPS ir Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSIA) taikymą, pirmininkaujanti valstybė narė atkreipė dėmesį į tai, kad delegacijos iš esmės pritaria Komisijos pasiūlymui, visų pirma pasiūlymui dėl ATLPS taikymo Europos vidaus skrydžiams (taip pat į Jungtinę Karalystę ir Šveicariją ir iš jų) atskyrimo nuo CORSIA taikymo tik tarptautiniams skrydžiams į trečiąsias šalis arba iš jų. Daugelis delegacijų pritarė Komisijos pasiūlytai nemokamų apyvartinių taršos leidimų panaikinimo trajektorijai; kelios delegacijos laikėsi nuomonės, kad nemokamų apyvartinių taršos leidimų panaikinimas turėtų būti paspartintas, o kitos ragino tai daryti laipsniškai. Kai kurios delegacijos taip pat pareiškė susirūpinimą dėl sektoriaus susisiekiimo arba konkurencingumo iššūkių, susijusių su bendru Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio poveikiu aviacijos sektoriui, kartu pripažindamos sektoriaus pareigą įnešti savo tinkamą indėlį.

Kalbant apie pasiūlymą sukurti naują ATLPS, taikomą kelių transporto ir pastatų sektoriams, kuris vasario 7 d. buvo techniniu lygmeniu aptartas darbo grupėje, o kovo 4 d. – svarstytas Nuolatinių atstovų komitete, pirmininkaujanti valstybė narė šiame diskusijų etape atkreipė dėmesį į svarbius nuomonių dėl Komisijos pasiūlymo skirtumus ir pažymėjo, kad susijusiems socialiniams, ekonominiams ir finansiniams klausimams būdingas stiprus politinis aspektas. Kelios delegacijos šiame etape pareiškė prieštaraivimą arba išlygas dėl Komisijos pasiūlymo daugiausia dėl socialinio priimtumo priežasčių, visų pirma namų ūkių atžvilgiu. Tačiau dauguma delegacijų pripažino, kad kelių transporto ir pastatų sektoriuose išmetamų teršalų kiekio didėjimo problema yra reali.

Kai kurios delegacijos kritikavo mechanizmo svarbą siekiant Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio tikslų, o kai kurios kitos siūlė apsvarstyti galimybę sugriežtinti kituose priemonių rinkinio dokumentuose numatytus standartus ir tikslus, kad būtų pasiektas Europos Sąjungos tikslas iki 2030 m. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Kitos delegacijos, atrodo, laikėsi nuomonės, kad sunkumų kyla dėl to, kad nėra pakankamų finansinių išteklių namų ūkiams remti. Galiausiai, dar kitos delegacijos manė, kad įsigaliojimo data yra per ankstyva arba numatomas įgyvendinimas yra per spartus.

Kita vertus, kelios delegacijos laikėsi nuomonės, kad, siekiant Sąjungos ir jos valstybių narių klimato srities tikslų, be esamų priemonių, labai svarbu nustatyti naują šiems dviem sektoriams skirtą ATLPS. Jos taip pat gynė priemonės kaip galimo pajamų šaltinio naudingumą. Kai kurios delegacijos taip pat pritarė tam, kad naujoji ATLPS būtų taikoma visam iškastiniam kurui.

2. Pastangų pasidalijimo reglamentas (PPR)

Pirmininkaujanti Prancūzija toliau techniniu lygmeniu nagrinėjo peržiūrimą Pastangų pasidalijimo reglamentą. Delegacijos plačiai pritarė naujam Sąjungos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslui sektoriuose, kuriems taikomas PPR. Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pažymėjo, kad delegacijos bendrai pritaria tam, kad reglamento taikymo sritis liktų nepakeista, kad 2021 m. ir 2022 m. būtų toliau taikomos galiojančios taisyklės dėl metinių išmetamųjų teršalų kvotų, o Maltos prieiga prie ATLPS lankstumo priemonės būtų padidinta iki 7 %. Delegacijos plačiai pritarė pasiūlymui sukurti papildomą neprivalomą rezervą, tačiau kai kurios delegacijos pareiškė abejonių dėl jo pridėtinės vertės.

Pirmininkaujanti valstybė narė nustatė keletą klausimų, dėl kurių turėtų būti tęsiamos techninės diskusijos, kad būtų daroma pažanga rengiant kompromisinį tekstą. Kelios delegacijos pabrėžė, kad tekste reikia geriau atspindėti konvergenciją siekiant 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą. Kelios delegacijos nurodė, kad svarbu užtikrinti metinių išmetamųjų teršalų kvotų nuspėjamumą, kiek tai susiję su pasiūlymu 2025 m. atnaujinti 2026–2030 m. trajektoriją, atsižvelgiant į COVID-19 pandemijos poveikį. Kalbant apie lankstumo priemones, būtų galima išnagrinėti įvairias galimybes, kartu užtikrinant, kad būtų išlaikyta pusiausvyra su pasiūlymo aplinkosauginiu naudingumu. Kai kurios delegacijos pasiūlė padidinti metinių išmetamųjų teršalų kvotų perleidimų tarp valstybių narių skaidrumą. Kai kurios delegacijos pareiškė pageidaujančios išnagrinėti ATLPS lankstumo priemonės pokyčius, pavyzdžiui, sušvelninant naudojimosi šia lankstumo priemone sąlygas, o kelios delegacijos pakartojo, kad reikia įvertinti poveikį ATLPS. Delegacijos pareiškė skirtingas nuomones dėl pasiūlymo padalyti LULUCF lankstumo galimybes į du laikotarpius, tačiau atrodo, kad tai turi svarbią sąsają su Europos klimato teisės akto laikymusi, kiek tai susiję su maksimaliu absorbentų indėliu.

Be to, kelios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl jų siūlomo nacionalinio tikslo užmojų lygio, o kitos delegacijos galėtų pritarti Komisijos pasiūlytam tikslui.

3. Reglamentas dėl žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės (LULUCF)

Pirmininkaujanti Prancūzija toliau techniniu lygmeniu nagrinėjo peržiūrimą Reglamentą dėl žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės. Diskusijos suteikė galimybę padaryti pažangą nagrinėjant tekstą, patikslinti tam tikrus techninius pasiūlymo aspektus ir išnagrinėti pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlytas pirmąsias kompromiso galimybes. Delegacijos plačiai pritarė tam, kad iki 2030 m. Sąjungos lygmeniu būtų pasiektas tikslas – 310 mln. CO₂ ekvivalento tonų atitinkantis grynasis absorbuojamas ŠESD kiekis. Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pažymėjo, kad delegacijos bendrai pritaria tam tikroms Komisijos pasiūlytoms nuostatoms, visų pirma dėl taikymo srities iki 2030 m., 2021–2025 m. įsipareigojimų, LULUCF asignavimų pajamų naudojimo bei sąsajos tarp perleidimų pagal LULUCF ir konkrečių klimato kaitos švelninimo projektų, papildomų kompensacijų pagal 13a straipsnį ar kitų techninių patikslinimų. Be to, pirmininkaujanti valstybė narė ir Komisija pateikė paaiškinimų dėl techninės pataisos veikimo, o tai suteikė galimybę padaryti pažangą siekiant bendro sutarimo dėl šio mechanizmo.

Pirmininkaujanti valstybė narė nustatė keletą klausimų, dėl kurių turėtų būti tęsiamos techninės diskusijos, kad remiantis jų rezultatais būtų parengta pirma iš dalies peržiūrėta pasiūlymo redakcija. Pirmininkaujanti valstybė narė pateikė kompromisinių pasiūlymų rinkinį, kuriuo siekiama užtikrinti pusiausvyrą tarp papildomų lankstumo priemonių, kuriomis būtų atsižvelgta į susirūpinimą keliančius klausimus dėl tikslų užmojų lygio, į LULUCF sektoriaus metinį kintamumą ir į tai, kad visų pirma turi būti atsižvelgiama į natūralius trikdžius, ir LULUCF reglamento aplinkosauginio naudingumo. Kalbant apie linijinę trajektoriją ir tikslų valdymą, delegacijos palankiai įvertino pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlytas pirmąsias galimybes siekiant geriau atsižvelgti į sektorių, kuriems taikomas šis reglamentas, metinį kintamumą. Kelios delegacijos pabrėžė, kad reikia apsvarstyti lankstumo priemones bendroje sistemoje, be kita ko, atsižvelgiant į sąsajas su pasiūlymu dėl PPR. Kelios delegacijos pasiūlė išbraukti 13c straipsnyje dėl tikslų valdymo apibrėžtą priemonę. Delegacijos pareiškė skirtingas nuomones dėl to, kad panaikinta galimybė rezervuoti LULUCF asignavimus, perkeltant juos iš 2021–2025 m. laikotarpio į 2026–2030 m. laikotarpį. Kelios delegacijos nurodė, kad galėtų pritarti pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymams dėl lankstumo mechanizmo didžiausios sumos naujo paskirstymo, kaip numatyta VII priede, 13b straipsnyje nustatyto lankstumo mechanizmo taikymo sąlygų sušvelninimo ir nuostatų dėl natūralių trikdžių taikymo srities išplėtimo įtraukiant visas žemės kategorijas. Kelios delegacijos pareiškė susidomėjimą galimybe 2026–2030 m. laikotarpiu toliau taikyti apskaitos nuostatas, taikytinas natūralių trikdžių atveju. Turėtų būti tęsiamos diskusijos dėl tinkamiausio būdo atsižvelgti į natūralių trikdžių poveikį. Kovo 4 d. Nuolatinių atstovų komiteto posėdyje buvo patvirtinta, kad reikėtų toliau techniškai svarstyti galimybes reglamente numatyti daugiau lankstumo, kartu užtikrinant jo aplinkosauginį naudingumą.

Be to, per diskusijas techniniu lygmeniu kelios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl siūlomų 2030 m. nacionalinių tikslų, visų pirma dėl jų užmojų lygio, siektinų reikšmių apskaičiavimo kriterijų ir metinės trajektorijos. Delegacijos pareiškė skirtingas nuomones dėl siūlomos sistemos po 2030 m.: kelios delegacijos laikėsi nuomonės, kad dar per anksti nustatyti po 2030 m. taikytinas nuostatas, o kelios kitos delegacijos siūlomai sistemai pritarė. Diskusijos šiais klausimais galėtų būti tęsiamos vėlesniame etape.

4. Reglamentas dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų

Pirmininkaujanti Prancūzija toliau techniniu lygmeniu nagrinėjo peržiūrimą Reglamentą dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų. Atrodo, kad dauguma likusių neišspręstų klausimų yra politinio pobūdžio.

Šiame kontekste nuomonėmis buvo keičiamasi dėl trijų pagrindinių temų: kiekybiniai lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai; nukrypti leidžiančios nuostatos, naudingos gamintojams, kurių įregistruotų transporto priemonių skaičius yra nedidelis, panaikinimas ir nulinės taršos bei mažataršėms transporto priemonėms taikomo paskatų mechanizmo panaikinimas; pasiūlyme dėl reglamento numatytų pažangos ir vertinimo ataskaitų turinys ir pateikimo tvarkaraštis.

Kalbant apie kiekybinius tikslus, kelios delegacijos pareiškė pritariančios Komisijos pasiūlymui dėl lengvųjų automobilių ir furgonų 2025 m., 2030 m. ir 2035 m. tikslų. Kelios delegacijos pasisakė už tai, kad tam tikri tikslai būtų stiprinami ir (arba) paankstinami arba kad būtų nustatyti tarpiniai tikslai; kita vertus, kai kurios delegacijos paragino užtikrinti didesnę laipsniškumą arba net atidėti sprendimą dėl 100 % išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo po 2035 m. visų lengvųjų transporto priemonių arba tik furgonų atveju.

Kalbant apie mažataršėms bei nulinės taršos transporto priemonėms taikomą paskatų mechanizmą, kelios delegacijos pritarė Komisijos pasiūlymui dėl jo panaikinimo 2030 m.; kai kurios delegacijos pageidavo, kad ši priemonė būtų ir toliau taikoma po 2030 m., užtikrinant, kad ji būtų tikslingesnė, o kelios delegacijos pageidavo, kad ji būtų apskritai išlaikyta; kita vertus, kitos delegacijos pageidavo, kad toks panaikinimas būtų paankstintas. Kalbant apie nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos gamintojams, kurių įregistruotų transporto priemonių skaičius yra nedidelis, panaikinimą 2030 m., kelios delegacijos galėtų pritarti Komisijos pasiūlymui; kelios delegacijos pageidavo, kad būtų išlaikyta šiuo metu galiojanti nukrypti leidžianti nuostata; kita vertus, kitos delegacijos pageidavo, kad toks panaikinimas būtų paankstintas.

Kalbant apie reglamento peržiūros tvarką, kelios delegacijos pareiškė pritariančios Komisijos pasiūlymui ją atlikti 2028 m.; kelios delegacijos pageidavo paspartinti reglamento peržiūrą, kad ji būtų atlikta anksčiau nei 2028 m. Be to, kelios delegacijos pageidavo, kad būtų praplėstas reglamente numatytų pažangos ataskaitų turinys.

5. Reglamentas dėl Socialinio klimato fondo (SKF)

Pirmininkaujanti Prancūzija pradėjo nagrinėti Reglamento dėl SKF tekstą, jo straipsnius nagrinėdama pačiai. Per pradines diskusijas techniniu lygmeniu kai kurios valstybės narės nurodė, kad jos iš esmės pritaria fondo idėjai ir principui; kitos pareiškė abejojančios dėl siūlomos koncepcijos; kitos abejojo dėl naujo fondo įsteigimo; dar kitos taip pat neigiamai vertino šį pasiūlymą dėl to, kad prieštarauja kelių transporto ir pastatų ATLPS sukūrimui, arba dėl to, kad tose valstybėse jau yra panaši anglies dioksido apmokestinimo sistema.

Pirmininkaujanti valstybė narė pažymėjo, kad sutampa delegacijų nuomonės dėl tam tikrų nuostatų: apriboti socialinių klimato planų turinį, kad jie apimtų tik tai, kas būtina siekiant išvengti pernelyg didelės administracinės naštos; paaiškinti, kad fondo lėšomis gali būti remiamos tiek esamos, tiek naujos valstybės narės priemonės; įtraukti nuorodą į Komisijos metodiką, kuri padėtų valstybėms narėms įvertinti naujos ATLPS poveikį.

Pirmininkaujanti valstybė narė nustatė keletą klausimų, dėl kurių turėtų būti tęsiamos techninės diskusijos, kad būtų parengta kompromisinė teksto redakcija: galimybė valstybėms narėms finansuoti techninės pagalbos išlaidas, susijusias su SKF valdymu ir kontrole – jos suma būtų aptarta biudžeto organuose; planų tvirtinimo procedūra; planų turinys; ataskaitų teikimo naštos proporcingumas.

Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat nustatė keletą labiau politinio pobūdžio klausimų, kuriuos reikės išnagrinėti išsamiau, visų pirma dėl fondo valdymo būdo, fondo taikymo srities ir tiesioginio pajamų rėmimo galimybės (pastarieji du klausimai daro poveikį biudžetui).

DISKUSIJAI SKIRTI KLAUSIMAI

- 1. Koku mastu, Jūsų nuomone, kelių transporto ir pastatų sektoriams taikytina apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (kelių transporto ir pastatų ATLPS) yra veiksminga išmetamo teršalų kiekio mažinimo priemonė siekiant, kad 2030 m. būtų įgyvendintas -55 % tikslas? Kokios galimybės ir pagrindiniai parametrai (tvarkaraščiai, aprėptis ir kt.), Jūsų nuomone, yra tinkamiausi, jei jų yra, siekiant padidinti tokios priemonės priimtinumą ir kartu užtikrinti jos veiksmingumą? Jei esama rimtų abejonių, kokias kitas konkrečias galimybes, Jūsų nuomone, būtų galima numatyti Europos lygmeniu siekiant užtikrinti, kad šie sektoriai tinkamai prisidėtų prie Sąjungos klimato srities tikslų įgyvendinimo?*
 - 2. Jei būtų įdiegta kelių transporto ir pastatų ATLPS, kurie Socialinio klimato fondo parametrai turėtų būti nustatyti, kad jo lėšomis būtų galima veiksmingai remti pažeidžiamiausias visuomenės grupes?*
-