

Brüssel, den 8. März 2022  
(OR. fr)

6668/22

---

---

**Interinstitutionelle Dossiers:**

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

**VERMERK**

---

Absender: Der Vorsitz

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

---

Betr.: Paket „Fit für 55“

a) Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zwecks Umsetzung des ehrgeizigen neuen Klimaziels für 2030 und damit verbundene Vorschläge

b) Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 (ESR)

c) Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/841 über die Emissionen und den Abbau von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)

d) Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge

e) Verordnung zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds

– Orientierungsaussprache

---

1. Als Orientierungshilfe für die oben genannte Aussprache auf der nächsten Tagung des Rates (Umwelt) am 17. März 2022 hat der Vorsitz einen Vermerk mit zwei Fragen ausgearbeitet (siehe Anlage).
  
  2. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den Vermerk und die Fragen des Vorsitzes zur Kenntnis zu nehmen und dem Rat im Hinblick auf die oben genannte Orientierungsaussprache vorzulegen.
-

**Paket „Fit für 55“  
– Vermerk des Vorsitzes –**

**HINTERGRUND**

Die Kommission hat am 14. Juli 2021 den ersten Teil des Pakets „Fit für 55“ veröffentlicht, der am 14. Dezember 2021 um einen zweiten Teil mit drei Dossiers im Energiebereich ergänzt wurde.

Die Ratsformationen „Umwelt“, „Verkehr“ und „Energie“ haben die Vorschläge des Pakets, die ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich betreffen, auf ihren Tagungen vom Dezember geprüft.

Der slowenische Vorsitz hat am 22. November 2021 einen Fortschrittsbericht über das gesamte Paket „Fit für 55“ (Dokument 13977/21) erstellt, mit Schwerpunkt auf den horizontalen Aspekten des Pakets und den wichtigsten Fragen, die in den Beratungen angesprochen wurden. In diesem Bericht stellte der slowenische Vorsitz fest, dass die Arbeit an den meisten Dossiers noch in einem recht frühen Stadium ist, insbesondere aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Vorschläge und ihrer politischen Bedeutung. Angesichts des breiten Spektrums an Vorschlägen waren die Beratungen nicht bei allen Dossiers gleich schnell vorangekommen. Offenbar sind die Beratungen über einige der Vorschläge in den Bereichen Verkehr und Energie aus dem ersten Teil des Pakets weiter fortgeschritten als bei den Dossiers, die in den Zuständigkeitsbereich der Ratsformationen „Umwelt“ und „Wirtschaft und Finanzen“ fallen.

**NÄCHSTE SCHRITTE**

Der Vorsitz hat angegeben, dass er die fachliche Arbeit auf Gruppenebene bis zum Ende des ersten Quartals fortsetzen will, damit so bald wie möglich überarbeitete Fassungen der einzelnen Texte vorgeschlagen, möglichst viele technische Fragen auf Gruppenebene geklärt und mögliche Lösungen für eher politische Fragen ermittelt werden können.

In dieser Hinsicht soll mit dem vorliegenden Vermerk für die fünf Texte, die in den Zuständigkeitsbereich des Rates (Umwelt) fallen, Folgendes ermittelt werden: die Punkte, bei denen im Rahmen der fachlichen Arbeit auf Gruppenebene Fortschritte erzielt wurden, damit rasch Kompromisse gefunden werden können; die Punkte, bei denen die Beratungen andauern, bei denen es aber wünschenswert erscheint, die fachliche Arbeit auf Gruppenebene fortzusetzen, um auf Kompromisse hinzuarbeiten; die eher politischen Punkte, bei denen gegebenenfalls weitere Beratungen auf höherer Ebene erforderlich sind.

## **1. EHS-Richtlinie (Emissionshandelssystem der Union)**

Der Vorsitz hat die Prüfung der Überarbeitung der EHS-Richtlinie und der damit verbundenen Texte (Beschluss über die Marktstabilitätsreserve, Verordnung über MRV im Seeverkehr) fortgesetzt. Dabei konnten Fortschritte bei einigen eher technischen Punkten festgestellt und die Beratungen über bestimmte eher politische Themen vorbereitet werden.

Bezüglich des EHS für ortsfeste Anlagen hat der Vorsitz Fortschritte bei einigen technischen Aspekten des Kommissionsvorschlags festgestellt. Einige Bestimmungen über die Marktstabilitätsreserve (Korrektur der Schwelleneffekte, Einbeziehung der Emissionen aus dem Luft- und Seeverkehr) und die nicht-finanziellen Aspekte im Zusammenhang mit dem Modernisierungsfonds und dem Innovationsfonds (Liste der aus dem Modernisierungsfonds unterstützten vorrangigen Investitionen, Anhebung des Anteils des Modernisierungsfonds, der für diese vorrangigen Investitionen eingesetzt wird) stießen dabei auf breite Zustimmung der Delegationen.

Andere Bestimmungen betreffend die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten, wie die Erhöhung der maximalen jährlichen Reduktionsrate der Benchmarks, wurden von einer Mehrheit der Delegationen unterstützt, insbesondere mit dem gemeinsamen Ziel, die Auslösung des sektorübergreifenden Korrekturfaktors zu vermeiden. Zahlreiche Delegationen gaben an, dass sie die Vorschläge der Kommission hinsichtlich der Beibehaltung im EHS von Anlagen, deren Leistung unter 20 MW sinkt, sowie hinsichtlich des Schwellenwerts von 95 % der Emissionen aus Biomasse für deren Ausschluss aus dem EHS unterstützen können. Ebenso begrüßten viele Delegationen die Vorschläge des Vorsitzes für eine Stärkung der Transparenz und Effizienz der Verwaltung des Modernisierungsfonds und des Innovationsfonds. Jedoch hielten einige Delegationen an ihren Zweifeln bezüglich der Konditionalität der kostenlosen Zuteilungen fest. Die fachlichen Beratungen über diese Bestimmungen müssten vertieft werden.

Der Vorsitz hat ferner mehrere eher politische Themen ermittelt, die eingehender geprüft werden müssen; dabei geht es insbesondere um die Parameter für die Obergrenze und die Marktstabilitätsreserve, den Interventionsmechanismus bei übermäßig steigenden Preisen (letzterer Punkt ist nicht Teil des Kommissionsvorschlags, war aber Gegenstand mehrerer schriftlicher Vorschläge für Überarbeitungen), die Verwendung der EHS-Einnahmen durch die Mitgliedstaaten sowie über den Innovationsfonds und den Modernisierungsfonds, die Mittelausstattung dieser Fonds und die Verknüpfung des Pfads der kostenlosen Zertifikate mit dem CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem.

Was den Vorschlag zur Ausweitung des EHS auf den Seeverkehr betrifft, so hat der Vorsitz eine breite Unterstützung für den Kommissionsvorschlag festgestellt. Der für diese Ausweitung vorgesehene geografische Geltungsbereich wurde von den Delegationen unterstützt.

Im Zuge der Beratungen fand darüber hinaus eine eingehendere Prüfung des Textes auf fachlicher Ebene statt; dabei ging es um den Anwendungsbereich, die Dauer der schrittweisen Einführung der für den Seeverkehr geltenden Anforderungen, die Berichterstattungs- und Überprüfungs-klauseln (auch in Bezug auf die Verknüpfung mit den von der IMO geplanten Maßnahmen), die administrative Umsetzung der Regelung, wie z. B. Änderungen der Verordnung über MRV im Seeverkehr betreffend die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung von CO<sub>2</sub>-Emissionen des Seeverkehrs. Einige Delegationen wollten die Definition des Begriffs „regulierte Einrichtung“ erörtern. Mehrere Delegationen betonten, dass die Gefahr der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen proaktiver vermieden und begrenzt werden müsse. Darüber hinaus betonten einige Delegationen die Notwendigkeit, die Dekarbonisierung des Sektors durch die Einnahmen aus dem EHS zu unterstützen. Einige Delegationen gaben an, dass sie noch die Folgen der Einbeziehung für die Inselregionen prüfen müssen, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsdienste, die sie bedienen; andere schlugen vor, den Herausforderungen im Zusammenhang mit der Schifffahrt im Winter Rechnung zu tragen.

Was die Anwendung des EHS auf den Luftverkehr und die Anwendung des Systems zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSA) angeht, so hat der Vorsitz eine breite Unterstützung der Delegationen für den Kommissionsvorschlag festgestellt, insbesondere in Bezug auf den Vorschlag, zwischen der Anwendung des EHS auf innereuropäische Flüge (sowie Flüge in das Vereinigte Königreich und die Schweiz und aus diesen Ländern) und der Anwendung von CORSIA ausschließlich auf internationale Flüge in Drittländer oder aus Drittländern zu unterscheiden. Der von der Kommission vorgeschlagene Pfad für die Abschaffung der kostenlosen Zertifikate wurde von zahlreichen Delegationen unterstützt; mehrere Delegationen waren der Ansicht, dass die Abschaffung der kostenlosen Zertifikate beschleunigt werden müsse, während andere ein eher schrittweises Vorgehen forderten. Einige Delegationen äußerten sich darüber hinaus besorgt angesichts der Herausforderungen für die Konnektivität bzw. die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, die sich im Zusammenhang mit den kumulativen Auswirkungen des Pakets „Fit für 55“ auf den Luftverkehr stellen, wobei sie einräumten, dass der Sektor einen fairen Beitrag leisten müsse.

Was den Vorschlag zur Schaffung eines neuen EHS für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor betrifft, der am 7. Februar auf Gruppenebene geprüft wurde und am 4. März Gegenstand einer Aussprache im AStV war, so hat der Vorsitz beim derzeitigen Stand der Beratungen erhebliche Meinungsunterschiede in Bezug auf den Kommissionsvorschlag festgestellt und darauf hingewiesen, dass die damit verbundenen sozialen, wirtschaftlichen und finanziellen Herausforderungen eine starke politische Dimension haben. Mehrere Delegationen lehnen den Kommissionsvorschlag derzeit ab oder haben Vorbehalte dagegen, und zwar hauptsächlich aus Gründen der sozialen Akzeptanz – insbesondere für die Haushalte. Jedoch war den meisten Delegationen bewusst, dass die steigenden Emissionen des Straßenverkehrs und des Gebäudesektors ein echtes Problem darstellen.

Einige Delegationen kritisierten die Relevanz des Mechanismus für die Erreichung der Ziele des Pakets „Fit für 55“, wobei manche von ihnen vorschlugen, eine Verschärfung der in anderen Texten des Pakets vorgesehenen Standards und Ziele zu erwägen, um das Emissionsreduktionsziel der Europäischen Union für 2030 zu erreichen. Andere Delegationen waren eher der Ansicht, dass die Schwierigkeiten auf das Fehlen ausreichender Finanzmittel für die Begleitung der Haushalte zurückzuführen sind. Wieder andere Delegationen hielten das Datum des Inkrafttretens für verfrüht bzw. die Umsetzungsfrist für zu knapp.

Dagegen waren mehrere Delegationen der Ansicht, dass die Einführung eines neuen EHS für diese beiden Sektoren zusätzlich zu den bestehenden Instrumenten unerlässlich sei, um die Klimaziele der Union wie auch ihrer Mitgliedstaaten zu erreichen. Sie verteidigten im Übrigen den Nutzen des Instruments im Hinblick auf die Schaffung von Einnahmen. Einige Delegationen unterstützten ferner die Ausweitung des neuen EHS auf alle fossilen Brennstoffe.

## 2. Lastenteilungsverordnung (ESR)

Der französische Vorsitz hat die Prüfung der Überarbeitung der Verordnung über die Lastenteilung auf fachlicher Ebene fortgesetzt. Das neue Emissionsreduktionsziel der Union in den Sektoren, die unter die ESR fallen, wurde von den Delegationen weitgehend unterstützt. Der Vorsitz hat ferner die allgemeine Unterstützung der Delegationen für die unveränderte Beibehaltung des Anwendungsbereichs der Verordnung, die Beibehaltung der geltenden Vorschriften für die jährlichen Emissionszuweisungen für 2021 und 2022 sowie die Einräumung einer auf 7 % erhöhten EHS-Flexibilität für Malta festgestellt. Der Vorschlag zur Einrichtung einer freiwilligen zusätzlichen Reserve fand breite Zustimmung der Delegationen, wenngleich einige von ihnen Zweifel bezüglich ihres Mehrwerts äußerten.

Der Vorsitz hat mehrere Themen ermittelt, zu denen die fachlichen Beratungen fortgesetzt werden sollten, damit Fortschritte hin zur Ausarbeitung eines Kompromisstextes erzielt werden können. Einige Delegationen unterstrichen, dass die Konvergenz im Hinblick auf die Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2050 in dem Text besser zum Ausdruck kommen müsse. Mehrere Delegationen wiesen auf die Bedeutung der Vorhersehbarkeit der jährlichen Emissionszuweisungen hin, und zwar im Zusammenhang mit dem Vorschlag für eine im Jahr 2025 vorzunehmende Anpassung des Minderungspfads für den Zeitraum 2026-2030 angesichts der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Bezüglich der Flexibilitäten könnten unterschiedliche Möglichkeiten sondiert werden, wobei darauf zu achten sei, dass ein ausgewogenes Verhältnis zur Umweltintegrität des Vorschlags bestehen bleibt. Einige Delegationen schlugen vor, die Transparenz der Übertragung jährlicher Emissionszuweisungen zwischen Mitgliedstaaten zu verbessern. Einige Delegationen äußerten den Wunsch, Änderungen der Flexibilität ausgehend vom EHS zu sondieren, beispielsweise durch eine Lockerung der Bedingungen für die Inanspruchnahme dieser Flexibilität, während einige darauf hinwiesen, dass die Auswirkungen auf das EHS bewertet werden müssten. Die Delegationen äußerten unterschiedliche Ansichten zu dem Vorschlag, die Flexibilität ausgehend von LULUCF in zwei Zeiträume aufzuteilen; dabei scheint es jedoch eine wichtige Verknüpfung mit der Einhaltung des europäischen Klimagesetzes in Bezug auf den maximalen Beitrag von Senken zu geben.

Darüber hinaus äußerten mehrere Delegationen ihre Besorgnis hinsichtlich des Ambitionsniveaus ihres vorgeschlagenen nationalen Ziels, während andere das von der Kommission vorgeschlagene Ziel akzeptieren konnten.

### **3. Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF)**

Der französische Vorsitz hat die Prüfung der Überarbeitung der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft auf fachlicher Ebene fortgesetzt. Im Zuge der Beratungen konnten Fortschritte bei der Prüfung des Textes erzielt, bestimmte technische Aspekte des Vorschlags geklärt und erste Kompromissvorschläge des Vorsitzes geprüft werden. Das Ziel eines Nettoabbaus von 310 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent bis 2030 auf Ebene der Union wurde von den Delegationen weitgehend unterstützt. Der Vorsitz hat ferner das breite Einvernehmen der Delegationen über einige von der Kommission vorgeschlagene Bestimmungen festgestellt, insbesondere über den Anwendungsbereich bis 2030, die Verpflichtungen für den Zeitraum 2021-2025, die Verwendung der Einnahmen aus den LULUCF-Gutschriften und die Verknüpfung zwischen den LULUCF-Übertragungen und spezifischen Minderungsmaßnahmen, den zusätzlichen Ausgleich gemäß Artikel 13a oder andere technische Anpassungen. Darüber hinaus erteilten der Vorsitz und die Kommission weitere Klarstellungen zur Funktionsweise der technischen Korrektur, die Fortschritte hin zu einem gemeinsamen Verständnis dieses Mechanismus ermöglichten.

Der Vorsitz hat mehrere Themen ermittelt, zu denen die fachlichen Beratungen fortgesetzt werden sollten, damit eine erste partielle überarbeitete Fassung des Vorschlags erstellt werden kann. Der Vorsitz hat ein Paket mit Kompromissvorschlägen vorgelegt, mit denen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen zusätzlichen Lockerungen, um auf die Bedenken bezüglich des Ambitionsniveaus der Ziele, der jährlichen Variabilität des LULUCF-Sektors und insbesondere der Berücksichtigung der natürlichen Störungen einzugehen, einerseits und der Umweltintegrität der LULUCF-Verordnung andererseits sichergestellt werden soll. Was den linearen Zielpfad und die Steuerung der Zielvorgaben angeht, so haben die Delegationen die ersten vom Vorsitz vorgeschlagenen Optionen begrüßt, mit denen der jährlichen Variabilität der unter die Verordnung fallenden Sektoren besser Rechnung getragen werden soll. Mehrere Delegationen unterstrichen, dass die Flexibilitäten in einem Gesamtrahmen gesehen werden müssen, auch unter Berücksichtigung der Verknüpfungen mit dem ESR-Vorschlag. Mehrere Delegationen schlugen vor, die in Artikel 13c festgelegte Maßnahme bezüglich der Steuerung der Zielvorgaben zu streichen. Die Delegationen äußerten unterschiedliche Ansichten zur Streichung der Möglichkeit, LULUCF-Gutschriften vom Zeitraum 2021-2025 auf den Zeitraum 2026-2030 zu übertragen. Einige Delegationen konnten die Vorschläge des Vorsitzes für eine Neuaufteilung der in Anhang VII vorgesehenen Höchstmenge des Flexibilitätsmechanismus, die Lockerung der Bedingungen für die Auslösung des Flexibilitätsmechanismus gemäß Artikel 13b und die Ausweitung des Geltungsbereichs der Bestimmungen über natürliche Störungen auf alle Flächen unterstützen. Mehrere Delegationen zeigten Interesse an der Möglichkeit, die Anwendung der Bestimmungen über die Verbuchung bei natürlichen Störungen für den Zeitraum 2026-2030 beizubehalten. Die Beratungen darüber, wie die Auswirkungen natürlicher Störungen am besten berücksichtigt werden sollen, sollten fortgesetzt werden. Der AStV hat am 4. März bestätigt, dass die Prüfung von Optionen, mit denen die Verordnung flexibler gestaltet und gleichzeitig ihre Umweltintegrität garantiert wird, auf fachlicher Ebene fortgesetzt werden sollte.

Bei den Beratungen auf fachlicher Ebene haben mehrere Delegationen außerdem ihre Besorgnis bezüglich der für 2030 vorgeschlagenen nationalen Ziele geäußert, insbesondere in Bezug auf deren Ambitionsniveau, die Kriterien für die Berechnung der Ziele und den jährlichen Zielpfad. Die Delegationen äußerten unterschiedliche Ansichten zu dem für die Zeit nach 2030 vorgeschlagenen Rahmen, wobei mehrere Delegationen es für verfrüht hielten, Bestimmungen für die Zeit nach 2030 einzuführen, während einige andere dies begrüßten. Beratungen über diese Themen könnten zu einem späteren Zeitpunkt fortgesetzt werden.

#### **4. Verordnung über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge**

Der französische Vorsitz hat die Prüfung der Überarbeitung der Verordnung über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen im ersten Quartal fortgesetzt. Offensichtlich sind die meisten der noch offenen Fragen politischer Natur.

In diesem Zusammenhang standen beim Austausch drei Hauptthemen im Mittelpunkt: die quantifizierten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsziele für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die Streichung der Ausnahmeregelung für Hersteller, auf die geringe Zulassungszahlen entfallen, und der Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und der Inhalt und Zeitplan der in dem Verordnungsvorschlag vorgesehenen Fortschrittsberichte und Überprüfungen.

Was die quantifizierten Ziele betrifft, so haben zahlreiche Delegationen angegeben, dass sie den Vorschlag der Kommission für Personenkraftwagen wie auch für leichte Nutzfahrzeuge für 2025, 2030 und 2035 unterstützen. Mehrere Delegationen verteidigten die Anhebung und/oder das Vorziehen bestimmter Ziele bzw. die Einführung von Zwischenzielen; einige Delegationen forderten dagegen ein eher schrittweises Vorgehen oder gar, den Beschluss über das Ziel einer Emissionsreduktion von 100 % ab 2035 für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge oder nur für leichte Nutzfahrzeuge zurückzustellen.

Was die Anreize für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge betrifft, so unterstützten mehrere Delegationen die von der Kommission vorgeschlagene Streichung im Jahr 2030; einige Delegationen wünschten die Beibehaltung der Regelung nach 2030 mit einer gezielteren Ausrichtung, einige andere wünschten eine generelle Beibehaltung; andere hingegen wollten diese Streichung vorziehen. Was die Streichung der Ausnahmeregelung für Hersteller, auf die geringe Zulassungszahlen entfallen, im Jahr 2030 betrifft, so konnten mehrere Delegationen den Kommissionsvorschlag unterstützen; einige Delegationen wünschten die Beibehaltung der derzeit geltenden Ausnahmeregelung; andere hingegen wollten diese Streichung vorziehen.

Was die Modalitäten für die Überprüfung der Verordnung betrifft, so unterstützten mehrere Delegationen den Vorschlag der Kommission, diese Überprüfung im Jahr 2028 durchzuführen; einige Delegationen bevorzugten eine frühere Überprüfung der Verordnung. Mehrere Delegationen wünschten darüber hinaus einen ausführlicheren Inhalt für die in der Verordnung vorgesehenen Fortschrittsberichte.

## **5. Verordnung über den Klima-Sozialfonds**

Der französische Vorsitz hat mit der Prüfung der einzelnen Artikel der Verordnung über den Klima-Sozialfonds begonnen. Bei den ersten Beratungen auf fachlicher Ebene haben einige Mitgliedstaaten angegeben, dass sie die Idee und das Prinzip eines Fonds generell befürworten; andere haben Zweifel an dem vorgeschlagenen Konzept geäußert; andere hatten Vorbehalte bezüglich der Schaffung eines neuen Fonds; andere sprachen sich auch gegen den Vorschlag aus, weil sie die Schaffung eines EHS für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor ablehnen, oder weil sie bereits über ein ähnliches System der CO<sub>2</sub>-Besteuerung verfügen.

Der Vorsitz stellte übereinstimmende Ansichten der Delegationen zu einer Reihe von Bestimmungen fest: Beschränkung des Inhalts der Klima-Sozialpläne auf das Notwendige, um einen übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden; Klarstellung, dass der Fonds bestehende und neue Regelungen der Mitgliedstaaten unterstützen kann; Einführung einer Bezugnahme auf eine Methodik der Kommission, um den Mitgliedstaaten bei der Abschätzung der Auswirkungen des neuen EHS zu helfen.

Der Vorsitz hat mehrere Themen ermittelt, zu denen die fachlichen Beratungen fortgesetzt werden sollten, um zu einer Kompromissfassung zu gelangen: die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, Ausgaben für technische Unterstützung im Zusammenhang mit der Verwaltung und Kontrolle des Klima-Sozialfonds zu finanzieren, deren Höhe im Rahmen der Haushaltsgremien zu erörtern wäre; das Verfahren für die Validierung der Pläne; der Inhalt der Pläne; die Verhältnismäßigkeit der Berichtslast.

Der Vorsitz hat ferner mehrere eher politische Themen ermittelt, die eingehender geprüft werden müssen, insbesondere in Bezug auf die Art der Verwaltung des Fonds, den Geltungsbereich des Fonds und die Möglichkeit direkter Einkommensbeihilfen (wobei die beiden letzteren Themen Auswirkungen auf den Haushalt haben).

## FRAGEN FÜR DIE AUSSPRACHE:

- 1. Inwieweit sind Sie der Ansicht, dass ein Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor (ETS TRB) ein wirksames Instrument zur Verringerung der Emissionen im Hinblick auf die Erreichung des Ziels von -55 % im Jahr 2030 ist? Welche Optionen und welche Hauptparameter (Zeitplan, Umfang usw.) halten Sie gegebenenfalls am besten dafür geeignet, die Akzeptanz einer derartigen Regelung zu verbessern und gleichzeitig ihre Wirksamkeit zu garantieren? Falls Sie starke Vorbehalte haben, welche anderen konkreten Optionen würden Sie gegebenenfalls auf europäischer Ebene einführen, damit diese Sektoren einen fairen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Union leisten?*
- 2. Falls ein ETS TRB eingerichtet wird, welche Parameter sollten für den Klima-Sozialfonds zugrunde gelegt werden, damit er die schwächsten Bevölkerungsgruppen wirksam unterstützt?*

---