

Brüssel, 22. november 2021
(OR. en)

13977/21

Institutsioonidevahelised

dokumendid:

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

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

MÄRKUS

Saatja:	Eesistujariik
Saaja:	Delegatsioonid
Teema:	Pakett „Eesmärk 55“ – Ülevaade paketi „Eesmärk 55“ seadusandlike ettepanekute suhtes tehtud edusammudest

I. SISSEJUHATUS

1. Käesoleva aruande eesmärk on anda ülevaade olukorrast ja nõukogu edusammudest seoses paketiga „Eesmärk 55“. Seepärast keskendutakse aruandes paketi horisontaalsetele aspektidele, nagu ettepanekute omavaheline seotus, ja arutelude käigus seni tõstatatud peamistele küsimustele, sealhulgas vajaduse korral ettepanekute ambitsioonikuse ja ulatuse kohta. Iga ettepanekuga seotud üksikasjalikumaid edusamme kirjeldatakse eraldi eduaruannetes, mis esitatakse igale nõukogu koosseisule.

2. Euroopa Komisjon esitas paketi „Eesmärk 55“ 14. juulil 2021. Seadusandlike ettepanekute paketi eesmärk on viia ELi kliima- ja energiapoliitika raamistik kooskõlla ELi uue, kogu majandust hõlmava 2030. aasta kliimaeesmärgiga vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55% ning aidata tal saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk.
3. Komisjoni ettepanekute aluseks on eeldus, et kõigis ettepanekutes tuleb säilitada kliimaambitsioon, et saavutada kliimanetraalsuse eesmärk, mille Euroopa Ülemkogu heaks kiitis ja mis seejärel sätestati õiguslikult siduval viisil Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt vastu võetud Euroopa kliimamääruses.
4. Ettepanekute ühiseesmärk on võimaldada ELil saavutada oma eesmärgid õiglasel, kulutõhusal ja konkurentsivõimelisel viisil ning aidata kaasa ELi majanduse keskkonnahoidlikule ja õiglasele üleminekule ning innovatsiooni edendamisele kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega. Kliima- ja energiaalase õigusraamistiku läbivaatamine peaks samuti võimaldama ELil täita Pariisi kokkuleppest tulenevaid rahvusvahelisi kohustusi, eelkõige oma ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud panust kooskõlas 2030. aastaks seatud suurema ambitsiooniga. Lisaks on komisjoni ettepanekute eesmärk aidata kaasa Euroopa majanduse COVID-19 järgsele taastamisele ja Euroopa Liidu pikaajalisele vastupanuvõimele.
5. Pakett koosneb mitmest omavahel tihedalt seotud ettepanekust, millega muudetakse kehtivaid õigusakte või luuakse uusi algatusi mitmes poliitikavaldkonnas ja majandussektoris, sealhulgas kliima, energeetika, transport, hooned, maakasutus ja metsandus. Lisaks peaks varsti pärast käesoleva aruande avaldamist lisanduma veel mitu ettepanekut. Oodatavad ettepanekud mitmeaastase finantsraamistiku läbivaatamise ja omavahendite kohta, mis esitatakse eeldatavasti 22. detsembril 2021, on olulised edasise töö jaoks paketi teatavate osadega (st heitkogustega kauplemise süsteem, kliimameetmete sotsiaalfond ja piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism).

6. Selleks teeb komisjon ettepaneku kasutada vastastikku tugevdava mõjuga poliitikameetmete kombinatsiooni, mis keskendub järgmisele neljale põhielemendile:

a) **CO₂ hinnastamine:**

- i) ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) ambitsioonikuse suurendamine;
- ii) CO₂ hinnastamine teatavatest ELi HKSi kuuluvatest sektoritest pärit impordi puhul, et vähendada kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi kaudu.

b) Ambitsioonikamate **ELi ja riiklike eesmärkide** seadmine:

- i) riiklike heitkoguste vähendamise eesmärkide suurendamine HKSi mittekuuluvates sektorites jõupingutuste jagamise määrase kaudu;
- ii) looduslike neeldajate arvu suurendamine, sealhulgas riiklike eesmärkide seadmise kaudu maakasutus- ja metsandussektorile (LULUCFi määrus);
- iii) ELi taastuvate energiaallikate ja energiatõhususe üldeesmärkide suurendamine taastuvenergia direktiivi ja energiatõhususe direktiivi kaudu, millega toetatakse eelkõige nii HKSi kuuluvaid kui ka jõupingutuste jagamise määrasega hõlmatud sektoreid nende jõupingutustes vähendada CO₂ heidet;
- iv) energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühtlustamine ELi energia- ja kliimaeesmärkidega energia maksustamise direktiivi alusel.

c) **Normid (standardid):**

- i) uute sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite vähendamise eesmärkide suurendamine määruhes, millega kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite normid, mis muu hulgas aitab liikmesriikidel täita jõupingutuste jagamise määrase kohaseid suuremaid eesmärke;

- ii) alternatiivkütuste taristu määruhes kavandatud eesmärgid lihtsasti kasutatava ja koostalitlusvõimelise (taas)laadimise ja (taas)tankimise taristu kasutuselevõtuks, mis muu hulgas toetab eespool nimetatud heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamist;
- iii) algatuste „ReFuelEU Aviation“ ja „FuelEU Maritime“ ettepanekutes kehtestatakse lennundus- ja merendussektori säästvate kütustega seotud kohustused, millega täiendatakse nimetatud sektorite jõupingutusi eelkõige seoses CO₂ hinnastamise meetmetega (HKS).

d) Toetusmeetmed:

- i) selleks et leevendada kavandatud eraldi hoone- ja maanteetranspordisektori heitkogustega kauplemise süsteemi sotsiaalset ja jaotuslikku mõju, teeb komisjon ettepaneku luua kliimameetmete sotsiaalfond, mis moodustuks osast enampakkumise tulust, et toetada haavatavaid kodumajapidamisi, mikroettevõtteid ja transpordikasutajaid, eelkõige eesmärgiga investeerida heitkoguste ja energiakulude vähendamisse ning pakkuda ajutist otsest sissetulekutoetust;
- ii) ambitsioonikama HKSi kaasneb moderniseerimisfondi suurendamine, mis vastab 2,5%-le HKSi piirmäärast, et toetada energiasüsteemi ümberkujundamist mitmes väikese sissetulekuga liikmesriigis;
- iii) suurendatakse ka HKSi innovatsioonifondi, et kiirendada investeerimist uuenduslikele tehnoloogiatesse ja lahendustesse kõigis HKSi kuuluvates sektorites;
- iv) liikmesriikide enampakkumiste kõik tulud suunatakse kliima- ja energiaprojektidesse, sealhulgas CO₂ heite vähendamisse maanteetranspordi- ja ehitussektoris.

7. Nõukogus käsitletakse ettepanekuid neljas eri koosseisus: keskkond, transport, telekommunikatsioon ja energeetika (energeetika); transport, telekommunikatsioon ja energeetika (transport) ning majandus- ja rahandusküsimused.

8. Euroopa Parlamendi puhul tegelevad paketi ettepanekutega viis komisjoni (keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon; tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon; transpordi- ja turismikomisjon; tööhõive- ja sotsiaalkomisjon ning majandus- ja rahanduskomisjon¹), kusjuures kaasatakse mitmeid muid komisjone või konsulteeritakse nendega eri menetluskorra alusel. Enamik ettepanekute raportööre ja variraportööre on ametisse nimetatud. Töö on väga varajases etapis ja kättesaadava teabe kohaselt ei ole ühegi ettepaneku menetlemiseks ametlikult kehtestatud lõplikke ajakavasid.

II. EESISTUMISPERIOODIL TEHTUD TÖÖ

9. Paketi „Eesmärk 55“ ettepanekud on olnud eesistujariigi üks peamisi prioriteete ning ta on teinud erinevates asjaomastes nõukogu koosseisudes kõik endast oleneva, et saavutada võimalikult edukalt üldperspektiiv tagada paketi sidusus.
10. Lisaks töörühma tasandil tehtavale intensiivsele tööle pidas keskkonna nõukogu oktoobri istungil oma pädevusvaldkonda kuuluvate ettepanekute üle poliitilise mõttevahetuse, mida ta jätkab oma detsembris toimuval istungil. Energeetika ja transpordi nõukogu arutab oma pädevusvaldkondadesse kuuluvaid ettepanekuid oma vastavatel istungitel detsembris.
11. Lisaks vastutavates nõukogu koosseisudes tehtud tööle on põllumajanduse ja kalanduse nõukogu ning konkurentsivõime nõukogu pidanud paketi üle poliitilisi mõttevahetusi teemadel, mis on seotud nende pädevusse kuuluvate aktuaalsete küsimustega.
29. septembril 2021 pidas konkurentsivõime nõukogu Euroopa uue ajakohastatud tööstusstrateegia rakendamise raames paketi teemalise poliitilise mõttevahetuse tööstuse konkurentsivõime seisukohast. 12. oktoobril 2021 toimus põllumajanduse ja kalanduse nõukogus arvamuste vahetus seoses põllumajanduse ja metsanduse panusega paketi „Eesmärk 55“ seadusandlikesse algatustesse. Lisaks sellele korraldab konkurentsivõime nõukogu (teadusuuringud) 26. novembril 2021 arutelu teadusuuringute ja innovatsiooni panuse üle sektoriüleste eesmärkide, sealhulgas paketi „Eesmärk 55“ transpordi, energeetika, tööstuse, maakasutuse ja metsanduse valdkonna eesmärkide saavutamisse.

¹ Kliimameetmete sotsiaalfondi eest vastutavad ühiselt keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjon. Energia maksustamise direktiivi ettepaneku eest vastutab majandus- ja rahanduskomisjon. Selle ettepaneku osas parlamendiga siiski ainult konsulteeritakse (seadusandlik erimenetlus).

12. Ettepanekute arvukuse ja mahu, keerukuse ja vastastikuste seoste ning ka nende poliitilise tähtsuse tõttu on töö enamiku ettepanekutega alles üsna varases etapis. Kuigi delegatsioonidel on selge arusaamine, et ettepanekud koos peaksid saavutama kliimamääruses kokkulepitud ambitsioonitaseme, on nad palunud komisjonilt selgitusi ettepanekute ja nende mõju kohta, sealhulgas riikide tasandil. Delegatsioonid on palunud ka rohkem teavet selle kohta, milline on eraldi ettepanekute roll ja panus üldmajanduslikku eesmärki saavutada 2030. aastaks vähemalt 55%ne netoheite vähendamine, ning selle kohta, kuidas ettepanekud üksteist mõjutavad.
13. Nagu ettepanekute suurt hulka arvestades võib eeldada, ei ole arutelud kõigi ettepanekute puhul edenenud samas tempos. Näib, et kõige rohkem edusamme on tehtud mõne transpordialase ettepaneku puhul ja ka energiaalaste ettepanekute puhul on saavutatud suurt edu, samas kui keskkonnanõukogu ning majandus- ja rahandusküsimuste nõukogu pädevusse kuuluvate küsimuste puhul on üsna selge, et delegatsioonidel on vaja rohkem aega ettepanekute täielikuks hindamiseks ning suurem osa edasiminekuks on seotud ettepanekute eri aspektide selgitamisega. Sellega seoses tuletatakse meelde, et mõned ettepanekud on ELi vahendite seas uued meetmed, nagu kliimameetmete sotsiaalfond ja piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism, ning et teised, nagu HKS ja LULUCF, sisaldavad mitut uut elementi.
14. Pärast transpordialaste ettepanekutega tehnilisel tasandil tehtud edusamme pidas alaliste esindajate komitee (COREPER I) 12. novembril 2021 kõnealuste ettepanekute üle arvamuste vahetuse ja andis eesistujariigile suunised edasiseks tööks. Seoses küsimusega, kas delegatsioonid võiksid toetada eesmärki saavutada transpordiettepanekutest mõne suhtes aasta lõpuks üldine lähenemisviis, märkis suur enamus, et on vaja säilitada paketi sidusus ning et transpordiettepanekud on selgelt seotud teiste ettepanekutega. See seotus ei puuduta üksnes tehnilisi aspekte, vaid eelkõige kogu paketi ambitsioonikust. Eelkõige rõhutasid liikmesriigid, et enne asjaomaste ettepanekutega edasiliikumist peaks kõigi omavahel tihedalt seotud ettepanekute liikumise suund olema selge, samas kui praegu on läbirääkimised mõne üle veel suhteliselt algetapis.

1) Keskkonna nõukogu

15. Keskkonna nõukogu pidas 6. oktoobril 2021 esialgse arvamuste vahetuse oma pädevusse kuuluva viie dokumendi üle, keskendudes ettepanekute üldistele ja horisontaalsetele aspektidele.
16. Töörühma tasandil tegeleb nelja ettepanekuga keskkonna töörühm, samal ajal kui kliimameetmete sotsiaalfondi käsitlevat ettepanekut arutatakse sihtotstarbelises ajutises töörühmas. Iga ettepaneku teemal on peetud mitu koosolekut ning ettepanekute ja nende mõjuhindangute esimene esialgne lugemine on lõpule viidud või on lõpule jõudmas. Sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme käsitleva ettepaneku puhul on alustatud esialgset artiklite kaupa lugemist. Praeguses varases etapis uurib enamik delegatsioone veel ettepanekuid ja seetõttu on nende arvamused ja seisukohad (enamasti) esialgsed. HKSi reformi, jõupingutuste jagamist, LULUCFi ning kliimameetmete sotsiaalfondi käsitlevad neli ettepanekut nõuavad oma keerukuse ja uute elementide ning HKSi puhul mahukuse tõttu märkimisväärt täiendavat tehnilist tööd.

i) ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) reform²

Delegatsioonid peavad HKS-i jätkuvalt ELi kliimapoliitika keskseks teguriks. Tundub, et üldiselt tunnistatakse, et HKS peab osalema kulutõhusal viisil ELi suurenenud ambitsioonis. Sellega seoses on esitatud mõned üleskutsed uurida võimalusi HKS-i ambitsiooni edasiseks suurendamiseks, aga ka küsimusi ettepanekute teatavate osade võimaliku mõju kohta nii majandusharudele kui ka kodumajapidamistele, rõhutades vajadust võtta arvesse liikmesriikide erinevat olukorda.

Eelkõige on kavandatud hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemise kehtestamine tekitanud märkimisväärsed probleeme seoses selle sotsiaalse mõjuga madalama sissetulekuga majapidamistele ja seoses kütteostuvõimetuse suurenemise ohuga. Tõstatati küsimus, kas kavandatud kliimameetmete sotsiaalfond on mõju leevendamiseks piisav. Siiski on juhitud tähelepanu ka sellele, et heitkogustega kauplemine nendes sektorites aitab kaasa kulutõhusale CO₂ heite vähendamisele, toetades samal ajal jõupingutuste jagamise määrusega liikmesriikidele tekkinud suuremate riigi tasandi eesmärkide saavutamist.

² HKS-i reformi raames käsitletakse kolme ettepanekut.

- Ettepanek: direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist, ning määrust (EL) 2015/757 (dok 10875/21 + ADD 1–7);
- Ettepanek: direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu ELi majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega (dok 10917/21 + ADD 1–3);
- Ettepanek: otsus, millega muudetakse otsust (EL) 2015/1814 seoses lubatud heitkoguse ühikute kogusega, mis lisatakse ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi kuni 2030. aastani (dok 10902/21 + ADD 1).

Lisaks esitati 14. juulil 2021 neljas HKS-i käsitlev ettepanek – ettepanek: otsus, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses liidus asuvate õhusõidukikäitajate teavitamisega üleilmse turupõhise meetme raames kohaldatavatest kompenseerimisnõuetest. Ettepanekut käsitletakse eraldi transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika (transport) nõukogus.

Seoses olemasoleva HKSi ja selle eesmärkide tugevdamiseks kavandatud elementidega on esialgu keskendunud muu hulgas piirmäära kohandamise mõju hindamisele ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumist/tasuta eraldamist käsitlevatele sätetele. Eelkõige on tõstatatud küsimusi seoses kavandatava tasuta eraldamise tingimuslikkuse sättega ning tasuta eraldamise järkjärgulise kaotamise kiiruse ja korraga heitkogustega kauplemise süsteemis nende sektorite puhul, mis kuuluvad kavandatava piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi kohaldamisalasse. Esialgsed märkused turustabiilsusreservi käsitlevate ettepanekute kohta on keskendunud muu hulgas sellele, milline on reservi mõju CO₂ hinnastamisele. Sellega seoses soovivad mõned delegatsioonid uuesti läbi vaadata artikli 29a „Meetmed ülemääraste hinnakõikumiste korral“ (mida komisjoni ettepanekus ei olnud).

Mere- ja lennundussektoris on rõhku pandud ettepanekute täielikule hindamisele, eelkõige seoses nende panusega heitkoguste vähendamisse, nende mõjuga sektoritele ja konkurentsivõimele, tõstes samas esile rahvusvahelist konteksti ja vajadust võtta arvesse riiklike olusid. Võttes arvesse seotust teiste ettepanekutega on delegatsioonid kutsunud üles hindama ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, algatuste ReFuelEU Aviation ja FuelEU Maritime ning energia maksustamist käsitlevate ettepanekute kumulatiivset mõju.

Finantssätetega seoses on arutelud keskendunud moderniseerimisfondi ja innovatsioonifondi suurusele, rahastamisele, ulatusele ja jaotamisele. Täiendavat kaalumist vajab ka ettepanek lõpetada vedelate fossiilkütuste toetamine moderniseerimisfondist ja kõigi enampakkumistulude kohustuslik eraldamine.

ii) Jõupingutuste jagamise määrus³ (JJM)

Seni kindlaks tehtud peamised probleemid on seotud kavandatud eesmärkide, paindlikkuse ja uue lisareserviga, sealhulgas seoses paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekutega. Mitu delegatsiooni on märkinud, et peavad oma uusi eesmärke väga keeruliseks. Mitu delegatsiooni on kutsunud komisjoni üles esitama rohkem teavet ja andmeid riiklike eesmärkide arvuliste väärtuste arvutamise kohta ning palunud selgitusi selle kohta, kuidas võeti arvesse õigluse, kulutõhususe või suurema lähenemise põhimõtteid.

³ Ettepanek: määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused (dok 10867/21 + ADD 1–4)

Paindlikkusmeetmete osas on delegatsioonid üldiselt nõus, et need on olulised tegurid, mis aitavad liikmesriikidel saavutada oma riiklikke eesmärke kulutõhusal viisil, austades samal ajal keskkonnaalast terviklikkust. Delegatsioonid on eriti huvitatud täiendavatest selgitustest kavandatavate muudatuste kohta liikmesriikide kehtivas paindlikkusmeetmes, mis lubab kasutada LULUCFi sektori netosidumisi jõupingutuste jagamise määrase kohase eesmärgi täitmiseks. Mitu delegatsiooni on samuti palunud rohkem teavet uue lisareservi kohta, mis koosneks 2026.–2030. aastal tekkinud võimalikest üleliigsetest netosidumistest. Lisaks küsimustele jõupingutuste jagamise määrase ning LULUCFi ettepanekutega ette nähtud paindlikkusmeetmete samaaegse toimimise kohta on mõned delegatsioonid küsinud, kas HKSi ja jõupingutuste jagamise määrase vahelist paindlikkust on võimalik suurendada. Delegatsioonid on samuti kutsunud üles esitama lisateavet jõupingutuste jagamise määrase ning kavandatava uue hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemise süsteemi koostoime kohta.

iii) Maakasutuse, maakasutuse muutumise ja metsanduse määrus (LULUCF)⁴

Tehnilisel tasandil toimunud arutelud komisjoni ettepaneku üle on keskendunud peamiselt kehtivasse määrulesse kavandatud muudatuste selgitamisele, eelkõige seoses üldise korra oluliste muudatustega alates 2026. aastast. Seniste arutelude põhjal on siiski võimalik välja tuua mõned peamised küsimused, nimelt riiklike eesmärkide määramine 2030. aastaks (mis peaks asendama praeguse negatiivse saldo vältimise kohustuse alates 2026. aastast), kavandatud protsess riiklike eesmärkide kujundamiseks 2030. aasta järgse raamistiku alusel ning paindlikkusmeetmed, mis on kavandatud selleks, et aidata liikmesriikidel oma eesmärke täita.

⁴ Ettepanek: määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2018/841 kohaldamisala osas, lihtsustades täitmiseeskirju, kehtestades liikmesriikidele 2030. aastaks eesmärgid ja võttes kohustuse saavutada ühiselt 2035. aastaks maakasutus-, metsandus- ja põllumajandussektoris kliimaneutraalsus, ning määrust (EL) 2018/1999 seire, aruandluse, edusammude jälgimise ja läbivaatamise parandamise osas (dok 10857/21 + ADD 1–4).

Delegatsioonid tunnustavad üldiselt LULUCFi sektori olulist rolli ELi kliimapoliitikas ja selle suuremat üldist ambitsiooni. Mõned küsimused on seotud 2030. aastaks kavandatud riiklike eraldistega, sealhulgas nende ambitsioonitasemega ja nende arvutamisel kasutatud kriteeriumidega, kavandatud uue vastavusmehhanismiga ning iga-aastaste riiklike eesmärkide seadmiseks aastateks 2026–2029 kavandatud protsessiga. Praeguses etapis on arutusel mõned küsimused seoses ettepanekuga luua alates 2031. aastast ühtne maasektor, mis ühendaks LULUCFi sektori netosidumise ja põllumajanduses tekkiva muu kui CO₂ heite, ning eesmärgiga saavutada 2035. aastal selles kombineeritud sektoris kliimaneutraalsus. Üldiselt tunnistavad delegatsioonid, et paindlikkusmeetmed, eelkõige looduslike häiringute korral, on väga olulised, et aidata liikmesriikidel täita 2025. aasta järgset suuremat ambitsiooni. Aruteludes on keskendutud paindlikkusmeetmete tehniliste aspektide selgitamisele ja kehtivatesse paindlikkusmeetmetesse pärast 2025. aastat muudatuste tegemisele, samuti paremale arusaamisele jõupingutuste jagamise määruse ning LULUCFi ettepanekute paindlikkusmeetmete vahelistest seostest.

iv) Määrus, millega kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite normid⁵

Valitseb üldine arusaam, et autotööstus peab aitama kaasa ELi suuremale ambitsioonitasemele ning mitme delegatsiooni jaoks on ettepanek oluline üldambitsioonisaavutamiseks ja jõupingutuste jagamise määruks sätestatud suurendatud riiklike eesmärkide täitmiseks. Arutelude keskmes on olnud eesmärgi ambitsioonitase nii sõiduautode kui ka kaubikute puhul, sealhulgas 2035. aastaks seatud 100 % eesmärk, mille kohaselt peavad kõik uued sõiduautod ja kaubikud olema selleks ajaks heiteta. Eelkõige on peamine tõstatatud teema olnud heiteta sõidukitele ülemineku kiirus, st kas komisjoni ettepanekus on selles suhtes õige tasakaal või kas üleminek võiks toimuda ja peaks toimuma kiiremini (2030. aastal) või oleks see liiga vara ja vaja oleks rohkem aega. Küsimusi on tõstatatud seoses võimalusega võtta sõidukitootjatele seatud eesmärkide täitmise hindamisel arvesse taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste panust. Esile on tõstetud vajadust võtta rohkem arvesse liikmesriikide vahelist ebavõrdsust heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtul, mille põhjuseks on peamiselt rahalised võimalused ja taristu aeglane kasutuselevõtt, ning vajalik üleminekuaeg tootmises. Lisaks on vaja täiendavalt arutada selliseid küsimusi nagu sõiduautode ja kaubikute eristamine, nn väikese mahu erandi ning heiteta ja vähese heitega sõidukite stiimulite lõpetamise asjakohasus 2030. aastaks ning mõju teatavate liikmesriikide kasutatud autode turule.

Delegatsioonid on rõhutanud vajadust säilitada sidusus paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekutega ning rõhutanud, et eesmärgid peavad käima käsikäes alternatiivkütuste taristut käsitleva ettepaneku (AFIR) ambitsiooniga.

⁵ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega (dok 10906/21 + ADD 1–5).

v) Määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond⁶

Kuigi üldiselt tunnistatakse vajadust tagada rohepööre nii, et kedagi ei jäeta kõrvale, on ettepanek kutsunud esile vastakaid reaktsioone. Eelkõige järgmiste ettepaneku aspektidega seoses on tõstatatud mitmeid murekohti ja soovitud saada selgitusi: a) eraldiseisva mõjuhinna ja sellega seotud andmete puudumine, b) õiguslik alus, c) koostoime tulevaste liidu omavahendeid käsitlevate ettepanekutega ja mitmeaastase finantsraamistiku läbivaatamisega, d) finants- ja eelarveküsimused (eelkõige kliimameetmete sotsiaalfondi suurus, rahastamisallikas, vahendite eraldamise meetodika ja valitud kriteeriumid), e) rakendamine ja haldamine, f) kattumine muude fondidega.

Enamiku delegatsioonide arvates on ettepanek lahutamatu seotud hoonete- ja maanteetranspordisektori lisamisega heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS), samal ajal kui mõned delegatsioonid toetavad kliimameetmete sotsiaalfondi loomist sellest olenemata, kas nendes sektorites luuakse uus eraldi HKS.

Kooskõlas ajutise kliimameetmete sotsiaalfondi töörühma⁷ volitustega jättis eesistujariik ettepaneku ja selle lisade asjakohased sätted mitmeaastase finantsraamistiku ja liidu omavahenditega seotud finantsaspektide kohta nurksulgudesse. Ettepaneku läbivaatamist artiklite kaupa on kavas alustada Prantsusmaa eesistumise ajal.

2) Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (energeetika)

17. Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (energeetika) pädevusse kuuluva kahe ettepaneku (taastuvenergia direktiiv ja energiatõhususe direktiiv) puhul vaatas energeetika töörühm ettepanekud (ja nendega seotud mõjuhinna) põhjalikult läbi mitmel juulist novembrini toimunud koosolekul, analüüsides kõigepealt olulisemaid põhimõtteid ja sätteid ning seejärel kõiki artikleid ja lisasid. Neil kahel ettepanekul on mitu olulist seost nii paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekutega (eelkõige AFIR, RefuelEU Aviation ja FuelEU Maritime) kui ka tulevaste õigusaktidega (gaasisektorit käsitleva kolmanda energiapaketi läbivaatamine ja hoonete energiatõhususe direktiivi läbivaatamine).

⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond (dok 10920/21 + ADD 1).

⁷ Dok 11402/21.

Lisaks eduaruande koostamisele kavatseb eesistujariik koostada mõlema ettepaneku kohta esimese muudetud teksti, mis võib olla lähtepunktiks Prantsusmaa eesistumise ajal tehtavale edasisele tööle.

i) Taastuvenergia direktiiv⁸

Taastuvenergia direktiiviga seoses näib, et delegatsioonid toetavad nii ettepaneku eesmärki kui ka esitatud üldist ambitsioonitaset. Delegatsioonid rõhutavad siiski, kui oluline on liikmesriikide jaoks paindlikkus kõige kulutõhusamate meetmete kohaldamisel, sidusus kehtivate õigusaktidega ning subsidiaarsuse ja tehnoloogianeutraalsuse põhimõtete järgimine.

Arutelusid silmas pidades on tõenäoliselt vaja suuremat paindlikkust, eelkõige seoses taastuvate energiaallikate suhtes kavandatud alleesmärkidega kütte ja jahutuse, kaugkütte ja -jahutuse, transpordi ja tööstuse valdkonnas ning biomassi säästlikkuse kriteeriumidega.

ii) Energiatõhususe direktiiv⁹

Energiatõhususe direktiivi puhul tunnistavad delegatsioonid vajadust täiendavate energiatõhususe meetmete järele ja energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtte tähtsust. Üldiselt soovisid nad siiski paindlikkust ning riiklike eripärade ja kulutasuvuse arvessevõtmist oma soovituslike riiklike panuste kindlaksmääramisel ja energiatõhususe poliitikameetmete rakendamisel.

Liikmesriigid toetavad üldist eesmärki suurendada avaliku sektori hoonete tõhusust ja toetada haavatavaid tarbijaid. Sellega seoses tõid liikmesriigid esile tekkinud liigse halduskoormuse ja kritiseerisid energiaostuvõimetust käsitlevate ELi tasandi normide liigset detailsust.

Delegatsioonid kutsuvad üles jätkama tööd tõhusa kaugkütte- ja kaugjahutussüsteemi määratlemiseks, et see kajastaks paremini nende riiklike olusid ja pakuks kütte ja jahutuse puhul taastuvenergia kasutuselevõtuks õigeid stiimuleid.

⁸ Ettepanek: direktiiv, millega muudetakse direktiivi (EL) 2018/2001, määrust (EL) 2018/1999 ja direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652 (dok 10746/21 + ADD 1–6).

⁹ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse energiatõhusust (uuesti sõnastatud) (dok 10745/21 + ADD 1–8).

Energiatõhususe direktiivi ambitsioonitase on seotud paketi „Eesmärk 55“ mitme muu sättega, sealhulgas ELi HKSi võimaliku laiendamisega hoonetele.

3) Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport)

18. Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) pädevusalasse kuuluva kolme ettepanekuga (alternatiivkütuste taristu määrus, ReFuelEU Aviation ja FuelEU Maritime) seoses on korraldatud arvukalt vastavalt mitmeliigilise transpordi ja transpordivõrgustike, lennunduse ja merenduse töörühma koosolekuid, mis on andnud võimaluse kolme ettepanekut ja nende mõjuhinnanguid põhjalikult analüüsida. Lisaks tehnilisel tasandil tehtud intensiivsele tööle vahetas 12. novembril 2021 kolme transpordiettepaneku üle arvamusi alaliste esindajate komitee (COREPER I), mille käigus delegatsioonid rõhutasid ettepanekute tähtsust ja vajadust säilitada paketi sidusus, kuna transpordiettepanekud on selgelt seotud teiste ettepanekutega.

i) Alternatiivkütuste taristu määrus (AFIR)¹⁰

Töörühma tasandil toimunud arutelud näitasid üleüldist üksmeelt selles, et alternatiivkütuste kasutamisele kiirema ülemineku toetamiseks transpordisektoris on vaja suuremat taristut. Ettepaneku üldistes eesmärkides ja nende eesmärkide saavutamiseks ette nähtud meetmete põhikäsitluses, sealhulgas taristu kasutuselevõtuks siduvate eesmärkide seadmises, jõuti üldisele kokkuleppele. Põhimõtteliselt toetab enamik liikmesriike kergsõidukitele kohustuslike sõidukipargi- ja vahemaapõhiste taristu kasutuselevõtu eesmärkide seadmist ning raskeveokitele vahemaa- ja asukohapõhiste eesmärkide seadmist.

¹⁰ Ettepanek: määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/ELL (dok 10877/21 + ADD 1–7).

Eesistujariik püüdis kavandatud kompromisstekstides käsitleda peamisi delegatsioonide tõstatatud küsimusi. Lisaks arvukatele tehnilisi aspekte käsitlevatele ettepanekutele sooviti kohandada mõningaid laadimis- ja tankimistaristuga seotud eesmäärke, sealhulgas pakuti välja võimalikud paindlikkusmeetmed, et võtta arvesse TEN-T võrgu teatavaid väga madala liiklustihedusega osasid. Teksti need osad, mis on seotud TEN-T võrgu laadimis- ja tankimistaristu üldambitsiooniga, on siiski endiselt nurksulgudes. Nimelt ei ole praeguses etapis seisukohtad märkimisväärselt lähenenud.

ii) RefuelAvitioni määrus¹¹

Arutelud RefuelAvitioni ettepaneku üle on näidanud, et üldiselt seda toetatakse. Kolme kompromissettepanekuga on tehtud edusamme tehnilistes küsimustes, näiteks ettepaneku kohaldamisalast välja jäävate väiksemate lennujaamade võimalik osalemine ning odavama kütuse kaasaveo vastaste meetmete täpsustamine.

Samuti kohandati sätteid aruandekohustuse ja pädevate asutuste rolli kohta. Lisaks arutati kavandatavat ambitsioonitaset ja säästvate lennukikütuste kättesaadavust Euroopas.

Kolmanda kompromissettepanekuga käsitles eesistujariik ambitsioonitaset, eelkõige säästvate alternatiivkütuste määratlust, kogu ELi hõlmavaid ambitsioone seoses säästvate alternatiivkütuste tarnimisega ning kütusetarnijatele paindlikkust pakkuva üleminekuperioodi pikkust. Liikmesriikide seisukohad on väga erinevad, kuna mitmed sooviksid suuremat ambitsioonikust ja võimaluse korral riigisisest paindlikkust, samas kui teised soovivad laiendada nõuetele vastavate kütuste kohaldamisala või vähendada kogu ELi hõlmavate kohustuste taset.

¹¹ Ettepanek: määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks (dok 10884/21 + ADD 1–3).

iii) FuelEU Maritime'i määrus¹²

Arutelud on näidanud, et ettepanek on liikmesriikide jaoks oluline. Samas peetakse ettepanekut nii tehniliselt kui ka poliitiliselt äärmiselt keeruliseks ning liikmesriikidel on vaja ettepaneku põhjalikuks läbivaatamiseks rohkem aega.

Arutelude käigus esile tõstetud peamised poliitilised küsimused on seotud järgmiste aspektidega: 1) kohaldamisala, mille all mõeldakse nii sisulist kohaldamisala (st kohaldamine kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 tonni) kui ka geograafilist kohaldamisala (st kavandatava määruse kohaldamine laevade suhtes seoses 50 %-ga sellest energiast, mida kasutatakse reisidel, mis liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külastatavast sadamast väljuvad või sinna saavad, kui viimane või järgmine külastatav sadam kuulub kolmanda riigi jurisdiktsiooni alla); 2) kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamise eesmärkide ambitsioonitase; 3) kaldaäärse elektritoite nõuete kohaldamisala, või alternatiivsed heiteta tehnoloogiad sadamas seisvatele laevadele, 4) taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste sertifitseerimine, ning 5) ettepaneku haldamine (sealhulgas täitmise tagamise ja sanktsioonidega seotud aspektid). Samuti on arutatud seoseid teiste ettepanekutega nii paketi raames kui ka väljaspool seda, eelkõige ettepanekutega alternatiivkütuste taristu määruse, taastuenergia direktiivi, heitkogustega kauplemise süsteemi ning seire, aruandluse ja kontrollisüsteemi kohta.

Eesistujariik valmistab praegu ette kompromissteksti, mis piirdub redaktsiooniliste aspektidega.

4) Majandus- ja rahandusküsimuste nõukogu (ECOFIN)

19. Majandus- ja rahandusküsimuste nõukogu (ECOFIN) pädevusalasse kuuluvat kahte ettepanekut, st piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi (CBAM) ja energia maksustamise direktiivi (ETD), käsitlevad vastavalt ajutine töörühm (CBAM) ja maksuküsimuste töörühm (kaudne maksustamine – aktsiisid / energia maksustamine). Nende ettepanekute menetlemise seisu üksikasjad avaldatakse eesistujariigi aruandes, mis esitatakse majandus- ja rahandusküsimuste nõukogule 7. detsembril 2021.

¹² Ettepanek: määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (dok 10327/21 + ADD 1–3).

i) Piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism¹³

Komisjoni ettepaneku (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism (CBAM)) peamine eesmärk on tegeleda süsinikdioksiidi lekke ohuga, mida põhjustab kolmandate riikide asümmeetriline kliimapoliitika (kus kliimamuutuste vastu võitlemise poliitika on vähem ambitsioonikas kui ELi oma).

Alaliste esindajate komitee (COREPER II) moodustas 22. juulil 2021 kõnealuse seadusandliku ettepaneku üle peetavate läbirääkimistega seotud ettevalmistava töö tegemiseks ja nimetatud ettepanekuga hõlmatud valdkondadevaheliste küsimuste tõhusaks käsitlemiseks piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismiga tegeleva ajutise töörühma (AHWP CBAM). Nimetatud ajutine töörühm töötab vastavalt oma volitustele¹⁴ kohandusmehhanismi ülesehituse kallal ning kasutab vajaduse korral asjakohastes valdkondades töötavate liikmesriikide delegaatide teadmisi.

Käesoleva eesistumisperioodi jooksul olid ajutise töörühma koosolekud peamiselt keskendunud komisjoni ettepaneku ja sellele lisatud mõjuhindangu üksikasjalikule tutvustamisele, millele järgnes ettepaneku läbivaatamine artiklite kaupa. Ettepaneku esimene lugemine viidi lõpule ja mitme tehnilise aspekti üle toimus üksikasjalikum arvamuste vahetus.

Kuigi ettepaneku kliimaeesmäärke ei vaidlustata, on töörühmas toimunud arutelud kinnitanud, et liikmesriigid omistavad sellele rahvusvahelise kaubanduse, ELi tööstuse konkurentsivõime ning majandusele, sealhulgas tööturule, avalduva mõju kontekstis suurt tähtsust. Arvesse tuleb võtta mitmeid juhtpõhimõtteid, mille Euroopa Ülemkogu on paketi „Eesmärk 55“ rakendamise kohta juba heaks kiitnud.

¹³ Ettepanek: määrus, millega kehtestatakse piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism (dok 10871/21 + ADD 1–6).

¹⁴ Dok 10846/21.

Komisjoni ettepaneku alusel tehtav töö jätkub ja kavandatud meetme uudsuse tõttu on vaja ajutises töörühmas täiendavaid tehnilisi arutelusid, kuna delegatsioonid peavad kindlaks tegema, kuidas kohandusmehhanism reaalselt toimib, sealhulgas selle uue mehhanismi üldise ülesehituse ja haldamisega seotud aspektid.

ii) Energia maksustamise direktiiv¹⁵

Maksuküsimuste kõrgetasemelise töörühma juulis toimunud koosolekul, mis oli pühendatud maksustamise valdkonna tulevastele väljakutsetele, võisid delegatsioonid töösessioonil „Rohelise kokkuleppe maksuaspektid“ juba väljendada oma esialgseid seisukohti maksustamise rolli kohta rohepöördes.

Tehnilised arutelud energia maksustamise direktiivi ettepaneku üle toimuvad maksuküsimuste töörühmas (kaudne maksustamine – aktsiisid / energia maksustamine). Eesistumisperioodi lõpuks on kõnealuse ettepaneku menetlemiseks toimunud viis töörühma koosolekut. Need koosolekud olid keskendunud komisjoni ettepaneku ja sellele lisatud mõjuhinna üksikasjalikule tutvustamisele, millele järgnes ettepaneku analüüs artiklite kaupa. Esitati üsna palju küsimusi ettepaneku mitmesuguste aspektide kohta, nagu üleminek mahupõhiselt maksustamiselt energiasisaldusel põhinevale maksustamisele, maksumäärade liigitamine vastavalt keskkonnatoimele, uute toodete maksustamine, indekseerimine, lennundus- ja merendussektor ning seosed paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekutega. Ettepaneku esimene lugemine artiklite kaupa peaks lõpule jõudma eesistumisperioodi lõpuks.

Komisjoni ettepaneku põhjal tehtav töö jätkub ja töörühma tasandil on vaja pidada täiendavaid tehnilisi arutelusid.

¹⁵ Ettepanek: nõukogu direktiiv, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise liidu raamistik (uuesti sõnastatud) (dok 10872/21 + ADD 1–7).

III. KOKKUVÕTE

Käesolev ülevaade paketi „Eesmärk 55“ ettepanekutega seotud edusammudest lisatakse eduaruannetele, mis esitatakse eraldi konkreetsete ettepanekute eest nõukogu vastutavatele koosseisudele, või sellele viidatakse eduaruannetes.

Võttes arvesse paketi sisalduvate ettepanekute tihedat seotust, leiab eesistujariik, et selline ülevaade kogu paketi edenemisest on oluline, et tagada nende keeruliste läbirääkimiste puhul ühtne lähenemisviis. Kuigi läbirääkimised ettepanekute üle on liikunud erinevas tempos, selgub ülevaatlikust aruandest, et tehnilisel tasandil on tehtud suuri edusamme.
