

**Brüssel, 6. detsember 2021
(OR. en)**

14585/21

Institutsioonidevahelised

dokumendid:

**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**

MÄRKUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Alaliste esindajate komitee / nõukogu

Teema: Pakett „Eesmärk 55“

a) Direktiivi 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem) läbivaatamine, et rakendada uut 2030. aasta kliimaeesmärki, ja seotud ettepanekud

b) Määruse (EL) 2018/842 (milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused) läbivaatamine

c) Määruse (EL) 2018/841 (millega lisatakse maakasutusest, maakasutuse muutusest ja metsandusest tulenev kasvuhoonegaaside heide ja sellest tulenevate kasvuhoonegaaside sidumine 2030. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistikku) läbivaatamine

d) Määruse (EL) 2019/631 (millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid) läbivaatamine

e) Määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond

- Eduaruanne
 - Poliitiline mõttevahetus
-

I. SISSEJUHATUS

1. Euroopa Komisjon esitas 14. juulil 2021 eespool nimetatud ettepanekud osana seadusandlike ettepanekute paketist „Eesmärk 55“. Paketi eesmärk on viia ELi kliima- ja energiapoliitika raamistik kooskõlla ELi uue ambitsioonika 2030. aasta kliimaeesmärgiga vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % ning aidata tal saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsuse eesmärk.
2. Nõukogus käsitletakse ettepanekuid neljas nõukogu koosseisus: keskkond, energeetika, transport ning majandus- ja rahandusküsimused.
3. Eesistujariik on koostanud aruande, mis annab ülevaate paketi „Eesmärk 55“ ettepanekute edenemisest (dokument 13977/21). Aruandes keskendutakse paketi horisontaalsetele aspektidele, nagu ettepanekute omavaheline seotus, ja seni arutelude käigus tõstatatud peamistele küsimustele. Aruanne on esitatud vastutavatele nõukogu koosseisudele koos eraldi eduaruannetega konkreetsete ettepanekute kohta.
4. Keskkonna nõukogu pidas esimese arvamuste vahetuse paketi „Eesmärk 55“ üle 6. oktoobril 2021. Pidades silmas nõukogu (keskkond) 20. detsembri 2021. aasta istungit, on käesoleva aruande eesmärk anda üksikasjalikumalt teavet keskkonna nõukogu pädevusse kuuluva viie ettepaneku osas tehtud edusammude kohta ning võimaluse korral esitada üldjoontes delegatsioonide esialgsed seisukohad peamistes küsimustes.
5. Need ettepanekud on paketi „Eesmärk 55“ keskmes, kusjuures peamine tegur on ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) suurem ambitsioonikus koos jõupingutuste jagamise määruises sätestatud ajakohastatud riiklike eesmärkidega ning meetmetega looduslike CO₂ sidujate tõhustamiseks maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse (LULUCF) määruise kaudu. Sõiduautode ja kaubikute kavandatavate rangemate CO₂ heite normide eesmärk on aidata liikmesriikidel saavutada oma suurendatud riiklikke eesmärke, ergutades samal ajal uuenduslikke tehnilisi lahendusi kõnealuses sektoris. Kavandatava uue kliimameetmete sotsiaalfondi eesmärk on käsitleda kavandatava uue hoonete ja maanteetranspordi HKSi sotsiaalset ja jaotuslikku mõju.

6. Mis puudutab üldist edasiminekut nende ettepanekute osas, siis eesistujariigi hinnangul on nende keerukuse ja uute elementide lisamise tõttu, ning lisaks HKSi puhul ettepaneku mahukuse tõttu, vaja enamikuga teha veel märkimisväärsed tehnilist tööd.

II. EESISTUMISPERIOODIL TEHTUD TÖÖ

i) ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) reform

7. HKSi reformi raames käsitletakse kolme ettepanekut¹: ettepanek muuta HKSi direktiivi, turustabiilsusreservi otsust ja määrust, mis käsitleb kasvuhoonegaaside heite seiret, aruandlust ja kontrolli laevandussektoris („üldine HKS“), ettepanek muuta HKSi direktiivi seoses lennundusega („lennunduse HKS“) ja eraldi ettepanek muuta turustabiilsusreservi otsust.

¹ 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 HKSi 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.

Ettepanekute eesmärk on tagada, et HKS täidaks oma osa ELi suurenenud üldisest eesmärgist, kehtestades CO₂ hinnastamise sektorites, mida HKS veel ei hõlma (meretransport, hooned ja maanteetransport), ning tugevdades kehtivaid sätteid. Lennunduse HKSi ettepaneku eesmärk on ka CORSIA² rakendamine. Mis puutub kehtivasse HKSi, siis peaks ettepanekute kohaselt HKSigagi hõlmatud sektorites 2030. aastaks heitkogused vähenema 61 % võrreldes 2005. aasta tasemega; praegune eesmärk on 43 %. Kavandatud eraldi hoonete ja maanteetranspordi HKS peaks nendes sektorites vähendama heitkoguseid 43 % võrreldes 2005. aasta tasemega, et aidata liikmesriikidel täita jõupingutuste jagamise määruse kohaseid riiklikke eesmärke.

Euroopa Parlamendis juhib ettepanekutega tegelemist keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon. Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon on kaasatud üldist HKSi käsitleva ettepaneku puhul. Üldise HKSi ettepaneku raportööriks nimetati Peter Liese (PPE, DE), lennunduse HKSi ettepaneku raportööriks Sunčana Glavak (PPE, HR) ja eraldi turustabiilsusreservi otsuse ettepaneku raportööriks Cyrus Engerer (S&D, MT). Töö ettepanekutega on alles algusjärgus ja olemasoleva teabe kohaselt ei ole lõplikke ajakavasid esitatud.

Ettepanekute osas on konsulteeritud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komiteega, kuid nad ei ole veel oma arvamust esitanud.

Keskkonna tööühm pidas Sloveenia eesistumise ajal kaheksa koosolekut, kus arutati kolme HKSi reformiga seotud ettepanekut ja nende mõjuhinnanguid. Arutelud põhinesid ettepanekute temaatilisel rühmitamisel ja aitasid kaasa esialgsele lugemisele, mis keskendus küsimuste selgitamisele, et võimaldada delegatsioonidel ettepanekute üksikasju paremini mõista. Sellega seoses palusid delegatsioonid rohkem teavet ettepanekute mõju kohta liikmesriikide tasandil ning soovisid selgitusi seoste kohta paketi „Eesmärk 55“ teiste ettepanekutega. Enamik delegatsioone alles uurib neid tekste ja seetõttu on nende arvamused ja seisukohad enamasti esialgsed.

² Rahvusvahelisest lennundusest tuleneva süsinikdioksiidi vähendamise ja kompenseerimise skeem, milles Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) leppis kokku 2016. aastal.

Delegatsioonide arvates on HKS jätkuvalt ELi kliimapoliitika keskmes. Kuigi tundub, et üldiselt tunnistatakse, et HKS peab andma oma kulutõhusa panuse ELi suurendatud eesmärki, ollakse kavandatud muudatuste suhtes eriarvamusel. Sellega seoses on esitatud mõned üleskutsed uurida võimalusi HKSi eesmärgi edasiseks suurendamiseks, aga ka väljendatud muret ettepanekute teatavate osade võimaliku mõju kohta nii majandusharudele kui ka kodumajapidamistele, toonitades vajadust võtta arvesse liikmesriikide erinevat olukorda.

Eraldi HKSi loomine hoonete ja maanteetranspordi jaoks

Senised arutelud on juhtinud tähelepanu tihedatele seostele kavandatava hoonete ja maanteetranspordi HKSi ning paketi „Eesmärk 55“ muude elementide, eelkõige kliimameetmete sotsiaalfondi määruse, jõupingutuste jagamise määruse, energia maksustamise direktiivi, sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme käsitleva määruse ning energiatõhususe direktiivi vahel.

Üldiselt tunnistatakse, et hoone- ja maanteetranspordisektori CO₂ heite vähendamiseks on vaja teha täiendavaid jõupingutusi. Paljud delegatsioonid on siiski väljendanud muret seoses komisjoni ettepanekuga, kusjuures mitu delegatsiooni väljendas olulisi reservatsioone seoses heitkogustega kauplemise kohaldamise asjakohasusega kõnealustes sektorites. Need mureküsimumused on eelkõige seotud energiahindade tõusuga, sotsiaalse ja jaotusliku mõjuga madalama sissetulekuga leibkondadele, suurendades veelgi energiaostuvõimetuse ohtu ning suurendades erinevusi liikmesriikide vahel ja nende sees. Seda arvesse võttes vaidlustasid mõned delegatsioonid ka seisukoha, et nende sektorite jaoks oleks HKS kõige tõhusam CO₂ heite vähendamise vahend, väites, et kulud võidakse lihtsalt tarbijatele üle kanda. Mitu liikmesriiki on tõstatanud küsimusi selle kohta, kas kliimameetmete sotsiaalfond on sotsiaalse ja jaotusliku mõju leevendamiseks piisav. Mõned delegatsioonid on mures sellest tuleneva tulude vähenemise pärast, viidates muu hulgas kehtivatele riiklikele maksumeetmetele. Mõned delegatsioonid on tõstatanud ka küsimusi seoses rakendamise ja halduskoormusega.

Samas on mitu delegatsiooni tervitanud ettepanekut kehtestada hoonete ja maanteetranspordi HKS, rõhutades selle suuremat potentsiaali vähendada nende sektorite CO₂ heidet kulutõhusal viisil, toetades samal ajal liikmesriike jõupingutuste jagamise määruse kohaste suuremate riiklike eesmärkide saavutamisel. Need delegatsioonid tunnistavad vajadust leevendada sotsiaalset ja jaotuslikku mõju ning mõned märgivad, et kuigi ka alternatiivsetel meetmetel on sarnane mõju, loob CO₂ hinnastamine tulu, mida võidakse sellise leevendamise jaoks kasutada. Mõnedel delegatsioonidel on kahtlusi seoses kliimameetmete sotsiaalfondiga.

Seoses kavandatava kohaldamisalaga, mis puudutab eraldi HKSiga hõlmatud fossiilkütuseid, on mõned delegatsioonid olnud avatud laiemale kohaldamisalale, mis hõlmab kõiki fossiilkütuseid. Teisest küljest on uuritud ka sektorite piiratuma hõlmatus võimalust, nt eluhoonesektori väljajätmist.

Võttes arvesse kavandatava hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemise uudsust, keskenduti esialgsetes aruteludes suures osas üksikasjalike selgituste saamisele nii ettepaneku mõju kohta sektorite ja liikmesriikide kaupa, sealhulgas enampakkumisosade ja -tulude kohta liikmesriikide kaupa, kui ka erinevate kavandamise elementide kohta. Seoses eraldi HKSi sätetega, mille eesmärk on tagada süsteemi sujuv käivitamine, on delegatsioonid pidanud tervitatavaks nende eesmärki, kusjuures mõned delegatsioonid on palunud selgitusi eelkõige andmete arvutamise ja jaotuse kohta seoses kavandatava piirmääraga, sealhulgas heitkoguste osakaaluga liikmesriikide ja sektorite kaupa, ning kava kohta panna 30 % lubatud heitkoguse ühikutest (LHÜd) enampakkumisele varem, s.t 2026. aastal. Kuigi ettepanekuid alles uuritakse, leidsid mõned delegatsioonid, et asjakohasem oleks veelgi sujuvam algus, ning juurdlesid, kas LHÜde varajane enampakkumisele panemine võiks hilisemas etapis probleeme põhjustada.

Seoses eraldi turustabiilsusreserviga on delegatsioonid palunud mitmeid selgitusi kavandatud parameetrite ja toimimise aluseks olevate kaalutluste kohta, muu hulgas seoses reservi esialgse suuruse ja LHÜde reservi lisamise või sealt vabastamise künnisväärtustega. Mõned delegatsioonid on väljendanud muret, kas kavandatav hinnatõusul põhinev mehhanism, millega võideldakse ülemäärase hinnakõikumise ohu vastu, on tõhus, ning mõned on palunud selgitusi selle kohta, milline on olemasoleva HKSi kohase CO₂ hinna võimalik mõju CO₂ hinnale kavandatud hoonete ja maanteetranspordi HKSi raames.

Kehtiva HKSi tugevdamine ja selle eesmärkide suurendamine

Delegatsioonid leiavad, et piirmäära võrdlusaluse muutmise ja lineaarse vähendamisteguri suurendamise ettepanekud on HKSi eesmärkide suurendamise põhielemendid. Mitu delegatsiooni on nende üle rahulolu avaldanud, kusjuures mõned delegatsioonid pooldavad uurimist, kuidas ambitsioonitaset veelgi tõsta. Mis puudutab piirmäära võrdlusaluse muutmist, siis on tekkinud mitu küsimust piirmäära arvutamise, prognoositava arvulise väärtuse ja mõju kohta, kusjuures mõned delegatsioonid on mures, et see võib kehtestamise aastal tuua kaasa CO₂ hinna järsu tõusu (seda tuleb vaadelda ka turustabiilsusreservi ettepanekute valguses). Esialgsetes märkustes piirmäärale 79 miljoni LHÜ lisamise kohta seoses meretranspordisektoriga keskenduti peamiselt arvutamise ja metoodika selgitamisele. Mõned küsimused on esitatud suurendatud lineaarse vähendamisteguri mõju kohta.

Kasvuhoonegaaside heite ülekandumist / tasuta eraldamist käsitlevatele sätete osas keskendusid delegatsioonid kavandatud muudatuste mõju väga üksikasjalikule mõistmisele. Delegatsioonid tervitasid eesmärki vältida sektoriülese paranduskoefitsiendi rakendamist ning mitmed delegatsioonid toetasid sellega seoses sõnaselgelt LHÜde sihtotstarbelisema tasuta eraldamise lähenemisviisi. Siiski on seoses kavandatud muudatustega tekkinud mõned küsimused ja murekohad. Eelkõige on mitmele delegatsioonile tekitanud probleeme ettepanek seada käitistele LHÜde täieliku tasuta eraldamise tingimuseks energiatõhususe direktiivis sätestatud energiaauditi soovitude rakendamine, kusjuures mõned delegatsioonid väljendasid selle suhtes tõsisemaid reservatsioone. Mõned on väitnud, et see tooks kaasa käitiste erineva ja ebaõiglase kohtlemise süsteemis, märkides muu hulgas, et LHÜde tasuta eraldamise eesmärk ei ole energiatõhususe direktiivi kohaste energiaauditite soovitude rakendamine. Mõned delegatsioonid on ettepaneku eesmärki tunnustanud, kuid on tõstatanud küsimusi seoses selle rakendamisega seotud võimaliku halduskoormusega. Mõned delegatsioonid on seadnud kahtluse alla LHÜde tasuta eraldamise võrdlusaluste ajakohastamise maksimummäära suurendamise, olles mures selle mõju pärast oma tööstusele. Lisaks on tõstatatud küsimusi näiteks LHÜde tasuta eraldamise ulatuse kohta seoses sellega, et HKSi kohaldamisalas säilitatakse viis aastat teatavaid käitisi, mis muidu jääksid pärast nende energiatarbimist ja heitkoguseid vähendavate meetmete rakendamist kohaldamisalast välja.

Erilist tähelepanu on pööratud LHÜde tasuta eraldamise kavandatud järkjärgulisele kaotamisele HKSi nende sektorite puhul, mis on hõlmatud piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismiga, eesmärgiga tagada kasvuhoonegaaside heite ülekandumise vastaste ELi meetmete vastavus WTO nõuetega. Esialgsed märkused on ulatunud alates ettepanekutest uurida tasuta eraldamise kiiremat järkjärgulist kaotamist (mis võimaldab piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi kiiremat järkjärgulist kasutuselevõttu) kuni ettevaatliku lähenemisviisi taotlemiseni, kusjuures mõned delegatsioonid märkisid, et otsus järkjärgulise kaotamise kohta tuleks teha alles pärast piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi katsetappi. Delegatsioonid on muu hulgas palunud selgitusi küsimustes, mis on seotud HKSi kuuluvates käitistes toodetud toodete ja imporditud toodete võrdse kohtlemisega, rõhutades vajadust tagada, et piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism pakuks kasvuhoonegaaside heite ülekandumise eest samasugust kaitset nagu LHÜde tasuta eraldamine. On esitatud palju küsimusi LHÜde tasuta eraldamise järkjärgulise lõpetamise mõju kohta ELi tootjate konkurentsivõimele eksporditurgudel.

Meretranspordi- ja lennundussektoriga seoses on rõhku pandud ettepanekute täielikule hindamisele, eelkõige seoses nende panusega heitkoguste vähendamisse, nende mõjuga sektoritele ja konkurentsivõimele, võttes samas arvesse rahvusvahelist konteksti ja riiklikke olusid (nt ühenduse küsimused). Võttes arvesse seotust teiste ettepanekutega, on mõned delegatsioonid kutsunud üles hindama ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, algatuste ReFuelEU Aviation ja FuelEU Maritime ning energia maksustamist käsitlevate ettepanekute kumulatiivset mõju.

Delegatsioonid tunnistavad üldiselt, et meretransport peab aitama kaasa kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisele. Üldiselt on meretranspordi lisamist heitkogustega kauplemise süsteemi toetatud, kuid samal ajal on rõhutatud, kui oluline on kaitsta ELi laevandussektori konkurentsivõimet ning võtta arvesse konkreetseid riiklikke ja geograafilisi olusid. Sellest hoolimata tekitab meretranspordisektori kaasamine ja selle CO₂ heite vähendamine mõne delegatsiooni jaoks konkreetseid probleeme ja riske. Mitu delegatsiooni on palunud hoolikalt uurida kaasamise üksikasju (nt süsteemi järkjärguline kasutuselevõtt, enampakkumisõiguste jaotamine ja LHÜde tagastamise eest vastutav üksus), tagades samal ajal piisava toetuse teadusuuringutele ja innovatsioonile ning suunates enampakkumistulu sektori keskkonnahoidlikumaks muutmisele.

Seoses HKSi kavandatava meretranspordile laiendamise kohaldamisala ja ambitsioonitasemega palusid delegatsioonid selgitusi ELi-väliste reiside kavandatava 50 % hõlmatus kohta ning mõned soovisid kaaluda ambitsioonikamaid eesmärke (nt muu kui CO₂ heite ja alla 5000-tonniste laevade hõlmamine).

Mitu delegatsiooni kahtlesid ka selles, kas kavandatud meetmed, millega võideldakse turuosaliste katsete vastu vähendada kohustust CO₂ eest maksta, eelistades eelkõige ELi-väliseid sadamaid liikmesriikide lähedal või minnes üle teistele transpordiliikidele („CO₂ hinna maksmisest kõrvalehoidumine“), on piisavad ja kutsusid üles võtma täiendavaid meetmeid. Sellega seoses on paljud delegatsioonid rõhutanud vajadust tagada ELi laevandussektorile võrdsed tingimused.

Mõned delegatsioonid on küsinud, kas läbivaatamisklausel võimaldab saavutada täieliku kooskõla Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raames kokku lepitud tulevase turupõhise meetmega, rõhutades vajadust reageerida kõigile asjakohastele arengutele selles valdkonnas.

Mõned delegatsioonid on palunud lisateavet kavandatud sätete kohta, mis käsitlevad reguleeritud üksust, haldusasutust ning täitmise tagamist ja karistusi, ning eelkõige selle kohta, kas viimased on proportsionaalsed ja kooskõlas rahvusvaheliste menetlustega. Lisaks on tõstatatud küsimusi seoses mõjuga meretranspordi hindadele ning seoses ettevõtjate ja ametiasutuste halduskoormuse võimaliku suurenemisega.

Lennunduse HKSi ettepaneku esialgsel läbivaatamisel keskenduti üsna üksikasjalikele ja tehnilistele küsimustele, et selgitada ettepaneku erinevaid sätteid ja mõju, sealhulgas konkurentsivõimele ja tarbijatele. Üldiselt toetatakse eesmärki vähendada veelgi sektori CO₂ heidet, tagades samal ajal Euroopa lennuettevõtjatele võrdsed võimalused ülemaailmsel turul. Täpsemalt seoses ettepaneku kahe põhielemendiga, nimelt lennunduse LHÜde tasuta eraldamise järkjärgulise kaotamise ja CORSIA rakendamisega:

- tõdetakse üldiselt, et LHÜde tasuta eraldamine tuleks järk-järgult kaotada, kusjuures mõned delegatsioonid soovivad aeglasemat järkjärgulist kaotamist, võttes arvesse ka COVID-19 pandeemiat, ning kutsuvad üles sektorit piisavalt toetama. Mitmed teised delegatsioonid toetasid ettepanekut minna täielikult üle enampakkumisele või eelistasid kiiremat või isegi kohest kaotamist;
- seoses ettepanekuga kohaldada CORSIA-t asjakohasel juhul HKSi direktiivi kaudu esitati mõned küsimused seoses kohaldamisala jaoks valitud variandiga (st CORSIA kohaldamine EMP-väliste lendude suhtes ning HKSi jätkuv kohaldamine EMP-siseste lendude ning Ühendkuningriiki ja Šveitsi suunduvate lendude suhtes). Märkustes on keskendutud rakendamise korra kohta selguse otsimisele, eelkõige seoses kooskõlaga Pariisi kokkuleppe eesmärkidega ja CORSIAga vastavusse viimisega. Küsimustes keskenduti muu hulgas ühikute kvaliteedile ja ühikutega seotud terminoloogiale, hõlmatud riikidele ja lähtetasemele.

Esialgsed märkused turustabiilsusreservi käsitlevate ettepanekute kohta on keskendatud muu hulgas sellele, milline on ettepanekute mõju CO₂ hinnastamisele. Märkused on ühelt poolt keskendatud tugeva hinnasignaali tagamisele, et toetada ambitsioonikat HKSi, ja teiselt poolt hinnashokkide, eelkõige järsu hinnatõusu leevendamisele, kusjuures mõned delegatsioonid on esitanud küsimusi ka piirmäära võrdlusaluse muutmise ja turustabiilsusreservi muudatuste kumulatiivse mõju kohta võrdlusaluse muutmise aastal. Sel puhul on esitatud küsimusi ka kavandatud muudatuste kohta kavandamisparameetrites, sealhulgas turustabiilsusreservi sekkumise käivitamiskünnise kohta ja selle kohta, miks künniseid sellega seoses ei vähendata. Teised delegatsioonid on küsinud, kas sekkumise käivitamiseks oleksid asjakohasemad muud kriteeriumid, eelkõige CO₂ hinnatasemed. Üks delegatsioon tegi ettepaneku, et turustabiilsusreservi tuleks käsitleda vahendina, mille abil vähendada moderniseerimisfondist toetust saavates liikmesriikides HKSi kuuluvate käitiste tulude ja kulude vahelist tasakaalustamatust.

Seoses eraldi ettepanekuga turustabiilsusreservi otsuse kohta, millega kohaldatakse kuni 2030. aastani jätkuvalt kahekordset reservi lisamise määra (24 %), on mitu delegatsiooni väljendanud ettepanekule oma sõnaselget toetust, tuletades meelde vajadust jätkata varasema ülejäägi kõrvaldamist, samal ajal kui mõned delegatsioonid on märkinud, et nad tunnevad seoses ettepaneku mõjuga tõsist muret.

Arvestades energiahindade hiljutist järsku tõusu, on mitmed delegatsioonid rõhutanud vajadust tugevdada esmajärjekorras artiklit 29a „Meetmed ülemääraste hinnakõikumiste korral“ (mida komisjoni ettepanekus ei olnud), et suurendada reageerimisvõimet. Mõned delegatsioonid on samuti kutsunud üles tegelema võimaliku spekulatsiooniga HKSi turul. Teised on hoiatanud meetmete eest, mis võiksid HKSi toimimist nõrgestada või isegi kahjustada. Mõned delegatsioonid on seisukohal, et arutelu energiahindade tõusu üle ei tohiks toimuda paketi „Eesmärk 55“ raames.

Seoses HKSi finantssätetega on arutelud keskendunud peamiselt moderniseerimisfondi ja innovatsioonifondi suurusele, rahastamisele, kohaldamisalale ja jaotamisele ning vahendite sihtotstarbe määramisele.

Mitu delegatsiooni on väljendanud heameelt moderniseerimisfondi kavandatud suurendamise üle, mõned soovivad vahendite edasist suurendamist, samas kui teised kutsuvad üles hindama rahaliste vahendite kasutamist, sealhulgas sellise suurendamise eeldatavat mõju kliimamuutuste leevendamisele. Mitu delegatsiooni toetab sõnaselgelt ettepanekut mitte toetada moderniseerimisfondist mis tahes fossiilkütustega (mitte ainult tahkete fossiilkütustega) seotud investeeringuid, samas kui mitu delegatsiooni on väljendanud suuri reservatsioone ning mõned delegatsioonid tuletasid meelde Euroopa Ülemkogu 2020. aasta detsembri järel dustes sisalduvat viidet üleminekutehnoloogiate, näiteks gaasi rollile.

Mitu delegatsiooni on tervitanud innovatsioonifondi vahendite suurendamist, samas kui teised on selle kahtluse alla seadnud. Mõned on väljendanud muret seoses innovatsioonifondi rahastamisega, eelkõige eraldi hoonete ja maanteetranspordi HKSi saastekvootidest, ning saastekvootidest, mis saadakse CBAMiga hõlmatud sektoritele LHÜde tasuta eraldamise vähendamisest.

Üldiselt tervitavad delegatsioonid selgitust, et kõik HKSiiga hõlmatud sektorid võivad innovatsioonifondist toetust saada, ning samuti kohaldamisala laiendamist, et võimaldada fondist toetada projekte selliste võimaliku pakkumise mehhanismide kaudu nagu CO₂ heite hinnavahe lepingud. Mõned delegatsioonid leidsid, et eelkõige meretranspordisektor kui uus HKSiiga hõlmatud sektor vajab piisavat rahastamist, näiteks sihtotstarbeliste vahendite eraldamise kaudu. Samuti tehti ettepanek luua erifond meretranspordisektori rohepöörde toetamiseks. Mõned delegatsioonid on soovinud innovatsioonifondist toetatavate projektide jaotamisel suuremat geograafilist tasakaalu.

Mitu delegatsiooni on palunud selgitusi kõigi enampakkumistulude kohustusliku eraldamise kohta kliima ja energiaga seotud eesmärkide jaoks, rõhutades riiklike eelarvepõhimõtete kokkusobivuse küsimusi. Paljud on rõhutanud, et finantssätteid tuleb hinnata, võttes arvesse tulevast komisjoni ettepanekut omavahendite otsuse kohta ja selle mõju liikmesriikide osale enampakkumistuludest. Sarnaseid märkusi on tehtud ka kavandatud eraldi hoonete ja maanteetranspordi HKSist oodatava tulu kohta, sealhulgas nende sihtotstarbelise eraldamise kohta.

Muude küsimuste osas märgitakse, et mõne delegatsiooni jaoks on eriline prioriteet biomassi kasutavad käitised. Sellega seoses on mõned delegatsioonid väljendanud muret, et nullmääraga biomassi põletamise kavandatud madalam künnisväärtus 95 % loob kõnealustele käitistele stiimuli kasutada fossiilkütuseid.

ii) Jõupingutuste jagamise määrus (JJM)³

8. Komisjoni ettepaneku peamine eesmärk on suurendada JJMi panust ELi 2030. aasta üldistesse kliimaeesmärkidesse, seades uue ELi tasandi eesmärgi vähendada JJMiga hõlmatud sektorites kasvuhoonegaaside heidet 40 % (praegu 29 %) võrreldes 2005. aastaga, ning ajakohastada vastavalt liikmesriikide riiklikke eesmärke.

Euroopa Parlament nimetas keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni (ENVI) raportööriks Jessica Polfjardi (EPP, SE). Töö ettepanekuga on alles algusjärgus ja olemasoleva teabe kohaselt ei ole lõplikku ajakava esitatud.

Ettepanekute osas on konsulteeritud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komiteega, kuid nad ei ole veel oma arvamust esitanud.

Sloveenia eesistumise ajal vaatas keskkonna töörihm ettepaneku ja selle mõjuhindangu läbi kolmel koosolekul, mis on võimaldanud viia lõpule ettepaneku esialgse esimese lugemise. Kuigi üldiselt toetatakse ettepaneku suuremat üldist eesmärki, uurib enamik delegatsioone ettepanekut veel üksikasjalikumalt ning seetõttu on nende arvamused ja seisukohad praeguses etapis esialgsed. Aruteludel keskenduti seega ettepaneku nende elementide selgitamisele, mis on uued võrreldes kehtiva JJMiga. Seni peetud koosolekutel on komisjon püüdnud anda selgitusi ja vastuseid delegatsioonide esitatud küsimustele, mis on eelkõige seotud kavandatud eesmärkide, paindlikkuse ja lisareserviga, sealhulgas seoses muude paketi „Eesmärk 55“ ettepanekutega.

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).

Ettepanekuga säilitatakse JJMi praegune kohaldamisala, mis hõlmab maanteetransporti ja hooneid. Delegatsioonid tervitavad põhimõtteliselt asjaolu, et kohaldamisala ei ole muudetud, kuid on kutsunud üles esitama lisateavet JJMi ning kavandatava uue hoonete ja maanteetranspordi HKSi koostoime kohta. Komisjoni sõnul toetab HKSi direktiivi kavandatud läbivaatamise raames heitkogustega kauplemise samaaegne laiendamine nendele kahele sektorile liikmesriikide JJMi eesmärkide saavutamist, kuid ei asenda neid.

Liikmesriikide kavandatud riiklike eesmärkide ajakohastamiseks kasutatav lähenemisviis põhineb jätkuvalt SKP-I elaniku kohta, koos väiksemate korrektsioonidega, et võtta arvesse kulutõhususega seotud probleeme. Kuigi mõned delegatsioonid peavad tervitatavaks, et SKP elaniku kohta jääb arvutuste aluseks, on mõned teised mures, et kasutatud meetoodika ei kajasta piisavalt kulutõhususe kriteeriumi ega aita pikas perspektiivis kaasa lähenemisele, eelkõige arvestades, et 40 protsendipunkti suurune eesmärgivahemik ei ole kehtiva JJMiga võrreldes muutunud. Mitu delegatsiooni on märkinud, et peavad oma uute eesmärkide saavutamist väga keeruliseks. Delegatsioonide palvel on komisjon esitanud täiendavat teavet ja viiteid seoses riiklike eesmärkide arvutamise andmetega.

Lisaks on mõned delegatsioonid väljendanud muret selle pärast, et riiklike kasvuhoonegaaside inventuuride andmete kavandatud läbivaatamine, mis peaks toimuma 2025. aastal, ja sellele järgnev liikmesriikidele 2026.–2030. aastaks eraldatud heitkoguste kohandamine võib põhjustada liikmesriikide jaoks ebakindlust. Liikmesriikidele aastaks eraldatud heitkoguste kindlaksmääramise raamistiku tehnilise ajakohastamise osana soovitatakse heitkoguseid kohandada seetõttu, et COVID-19 pandeemia ja sellest taastumise mõju ELi majandusele ja heitkogustele ei ole teada ning seda ei saa veel täielikult kvantifitseerida. Komisjon on seisukohal, et kohandamise eesmärk on tagada, et aastaks eraldatud heitkogused võimaldavad endiselt liikmesriikidevahelisi ülekandeid, ning võtta arvesse võimalikku taastumist, vältides samal ajal ülemääraste ülejääkide kuhjumist.

JJMi paindlikkusmeetmete osas on delegatsioonid üldiselt nõus, et need on olulised elemendid, mis aitavad liikmesriikidel saavutada oma riiklikke eesmärgi kulutõhusal viisil, tagades samal ajal vastavuse keskkonnanäesmärkidele. Komisjoni ettepanekus säilitatakse üldised paindlikkusmeetmed (järgmistesse aastatesse ülekandmine ja laenamine, aastaks eraldatud heitkogustega kauplemine liikmesriikide vahel) ning tehakse ettepanek mõnede muudatuste kohta HKSi paindlikkusmeetmetes (suurem juurdepääs Malta jaoks) ning LULUCFi paindlikkusmeetmetes, mis võimaldab liikmesriikidel piiratud määral kasutada netosidumist maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse (LULUCF) sektoris, et saavutada JJMi kohaste eesmärkide täitmine. Viimasega seoses on mitu delegatsiooni soovinud täiendavaid selgitusi kavandatud muudatuste kohta LULUCFi paindlikkusmeetmetes ning põhjendusi asjaomase maksimaalse koguse jaotamiseks kahe viieaastase nõuete täitmise perioodi vahel, ilma et oleks ette nähtud võimalust koguseid esimesest perioodist (2021–2025) teise (2026–2030) üle kanda. Komisjoni sõnul on see seotud ajavahemikuks 2026–2030 kavandatud arvestusmetoodika muutmisega LULUCFi määruses ning samuti Euroopa kliimamäärusega.

Ettepanek sisaldab ka uut vabatahtlikku reservi, mis koosneks kõigist LULUCFi ühikutest, mis jäävad teise nõuetele vastavuse perioodi lõpus kasutamata. Liikmesriikidel võiks olla juurdepääs reservile, et täita oma JJMi kohane 2030. aasta eesmärk, tingimusel et EL on saavutanud oma 2030. aasta üldeesmärgi, võttes arvesse netosidumise maksimaalset panust vastavalt Euroopa kliimamäärusele. Mitu delegatsiooni on samuti palunud rohkem teavet uue lisareservi eesmärgi ja eeldatava toimimise kohta ning selle suutlikkuse kohta aidata liikmesriikidel täita oma JJMi eesmärgi, samal ajal kui mõned delegatsioonid väljendavad kahetsust, et liikmesriikide jaoks puudub prognoositavus, kuna enne nõuete täitmise protsessi lõppu nad ei tea, kas reserv on kättesaadav.

Lisaks küsimustele JJMi ning LULUCFi ettepanekutega ette nähtud paindlikkusmeetmete samaaegse toimimise kohta on mõned delegatsioonid küsinud, kas ei oleks võimalik laiendada HKSi ja JJMi vahelise ühekordse paindlikkusmeetme kasutamist või sellele juurdepääsu, et suurendada heitkoguste vähendamise kulutõhusust.

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

9. Komisjoni ettepaneku peamine eesmärk on suurendada LULUCFi sektori panust ELi 2030. aasta kliimaeesmärkide suurendamisse, seades 2030. aastaks ELi tasandi eesmärgiks LULUCFi sektoris kasvuhoonegaaside netosidumine mahus 310 miljonit CO₂ ekvivalenttonni.

Euroopa Parlamendis on tegeleb ettepanekuga juhtiva komisjonina keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon (ENVI) ning raportöör on Ville Niinistö (Rohelised/EVF, FI).

Kaasatud on põllumajanduse ja maaelu arengu komisjon (AGRI), kellel on jagatud pädevus erisätete osas (artikli 2 lõige 3 ja artikli 4 lõige 4), ning raportööriks nimetati

Norbert Lins (PPE, DE). Töö ettepanekuga on alles algusjärgus ja olemasoleva teabe kohaselt ei ole lõplikku ajakava esitatud.

Ettepanekute osas on konsulteeritud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komiteega, kuid nad ei ole veel oma arvamust esitanud.

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).

Sloveenia eesistumise ajal vaatas keskkonna tööühm ettepaneku ja selle mõjuhinna läbi neljal koosolekul, mis on võimaldanud viia lõpule ettepaneku esialgse esimese lugemise. Praeguses etapis on delegatsioonide väljendatud arvamused enamasti esialgsed ning tehnilisel tasandil toimunud arutelud komisjoni ettepaneku üle on keskendunud peamiselt kehtivasse määrusesse kavandatud muudatuste selgitamisele, eelkõige seoses üldise korra oluliste muudatustega alates 2026. aastast. Enamik seni välja toodud küsimusi ja murekohti on seotud 2030. aasta riiklike eesmärkidega, kavandatud 2030. aasta järgse raamistikuga, paindlikkusmeetmetega, mis on ette nähtud selleks, et aidata liikmesriikidel oma eesmärgi täita (sealhulgas koostoime JJMis kavandatud paindlikkusmeetmete ja lisareserviga), vastavus- ja karistusmehhanismiga ning järelevalve- ja aruandlusnõuetega.

Ettepanekus säilitatakse 2021.–2025. aastaks praegu kehtiv negatiivse saldo vältimise kohustus, mis tähendab, et liikmesriigid peavad tagama, et pärast asjakohaste arvestuseeskirjade ja jõupingutuste jagamise sektoriga seotud paindlikkusmeetme kohaldamist ei ületa sektori koguheidete sektori kogusidumist. Ajavahemikuks 2026–2030 seatakse ettepanekus 2030. aastaks ELi tasandi eesmärgiks LULUCFi sektoris kasvuhoonegaaside netosidumine mahus 310 miljonit CO₂ ekvivalenttonni. See eesmärk jaotatakse liikmesriikide vahel siduvate riiklike eesmärkidena, lähtudes nende LULUCFi sektori praegusest leevendustegevusest ja nende majandatava maa osakaalust ELis. Komisjon teeb ettepaneku võtta 2025. aastal vastu rakendusakt, milles määratakse kindlaks kõikide liikmesriikide igaaastased eesmärgid, mis põhinevad lineaarsel trajektooriga. Komisjon teeb ettepaneku ühendada alates 2031. aastast põllumajanduses tekkiv muu kui CO₂ heide LULUCFi määruse kohaldamisalasse kuuluva sidumise ja heitega, et luua uus ühine samm, mis hõlmaks maakasutust, metsandust ja põllumajandust. Lisaks on ettepanekus seatud eesmärk saavutada ühendsektoris 2035. aastaks ELi tasandil kliimanetraalsus. Lisaks määratakse ettepanekus kindlaks protsess, mille kohaselt esitab komisjon 2025. aasta lõpuks seadusandliku ettepaneku, milles määratakse kindlaks liikmesriikide panus kliimanetraalsuse eesmärgi saavutamisse maakasutuse ühendsektoris.

Delegatsioonid tunnustavad üldiselt LULUCFi sektori olulist rolli ELi kliimapoliitikas ja selle suuremat üldist ambitsioonitaset. Oma esialgsetes seisukohtades on mitu delegatsiooni siiski väljendanud muret seoses 2030. aastaks kavandatud riiklike eesmärkidega, muu hulgas nende ambitsioonitaseme, nende arvutamisel kasutatavate kriteeriumide ja kavandatava uue vastavusmehhanismiga. Paljud on tundnud huvi, kuidas võeti eesmärkide jaotamisel arvesse riiklikke iseärasusi, nagu looduslikud geograafilised tingimused ja metsa vanuseline struktuur, ning vajadust tagada sidujate pikaajaline tõhustamine. Enamik delegatsioone on mures, et kavandatud protsess iga-aastaste eesmärkide kehtestamiseks lineaarse trajektoori alusel aastateks 2026–2029 ei sobi sektori jaoks, mida iseloomustavad suured aastatevahelised kõikumised, ning et samal põhjusel ei oleks asjakohane kontrollida vastavust ühe aasta põhjal. Mitu delegatsiooni on samuti väljendanud muret kavandatud tehniliste paranduste mehhanismi kohaldamise pärast ning palunud kavandatava protsessi ja tulemuste kohta rohkem teavet. Praeguses etapis on veel palju küsimusi kavandatud 2030. aasta järgse raamistiku kohta, mille lisamist käesolevasse ettepanekusse mõned delegatsioonid peavad enneaegseks.

Aruteludes paindlikkusmeetmete üle on seni keskendutud tehniliste aspektide ja kehtivatesse paindlikkusmeetmetesse pärast 2025. aastat tehtavate muudatuste selgitamisele, samuti paremale arusaamisele JJMi ning LULUCFi ettepanekute paindlikkusmeetmete vahelistest seostest, muu hulgas Euroopa kliimamääruse kontekstis. Alates 2026. aastast ei ole ajavahemiku 2021–2025 sidumiseesmärki ületavaid koguseid enam võimalik üle kanda ajavahemikku 2026–2030. Liikmesriigid võivad siiski jätkata oma ülejäägiga kauplemist. Kehtiv maakasutuse paindlikkusmehhanism muudetakse teisel ajavahemikul ulatuslikumaks, laiendades kohaldamisala majandatavalt metsamaalt kõigile maakasutuse aruandluse kategooriatele. Paindlikkusmehhanismi võimalik üldkogus jagatakse kaheks ja selle kasutamine sõltub sellest, kas ELi tasandil järgitakse mõlema ajavahemiku eesmärgi. Teisel ajavahemikul peaks maakasutuse paindlikkusmehhanism toimima ühtse paindlikkusinstrumendina ja seda saab kasutada aastatevaheliste kõikumiste tasakaalustamiseks. Lisaks võiks teatavatel tingimustel kasutada lisamehhanismi, et aidata liikmesriike, kus esineb looduslikke häiringuid mõlemal ajavahemikul.

Üldiselt tunnistavad delegatsioonid, et paindlikkusmeetmed, eelkõige looduslike häiringute korral, on väga olulised, et aidata liikmesriikidel täita 2025. aasta järgseid suuremaid eesmärke. Liikmesriigid on siiski väljendanud muret selle üle, kas kavandatud paindlikkusmeetmed on selles osas piisavad, eelkõige juhul, kui paindlikkusmeetme kättesaadavus sõltub ELi üldeesmärgi saavutamisest. On tõstatatud küsimusi liikmesriikidelt ära võetava võimaluse kohta kanda negatiivse saldo vältimise ajavahemikul 2021–2025 LULUCFi sektori sidumiseesmärki ületavad kogused üle kasutamiseks ajavahemikul 2026–2030, ning asjaolu kohta, et ettepanek ei võimalda sidumiseesmärki ületavate koguste ülekandmist teise nõuete täitmise ajavahemiku jooksul iga-aastaste eesmärkide kontekstis.

Ettepanek sisaldab muudatuste tegemist energialiidu juhtimise määruses (EL) 2018/1999,⁵, mis sisaldab norme kasvuhoonegaaside heite ja sidumise seire ja aruandluse ning liikmesriikide poolt LULUCFi määruse kohaste eesmärkide saavutamisel tehtud edusammude jälgimise kohta. Need muudatused hõlmavad meetmeid, mille abil suurendada seire ja aruandluse täpsust, ning nõudeid, mis puudutavad heite ja sidumise seiret ja aruandlust, kasutades liidu programmide (nt Copernicus) raames kättesaadavat kõrgetasemelist tehnoloogiat ning ühise põllumajanduspoliitika raames kogutud digitaalseid andmeid. Tänu asjaolule, et pärast inventuurisüsteemide suhtes uute nõuete kohaldamist on kättesaadavad uued andmed, nõutakse, et liikmesriigid esitaksid oma vastavusaruannetes ka lisateabe kahe ajavahemiku kohta, vastavalt 2027. ja 2032. aastal, sealhulgas hinnangu riiklike poliitikasuundade ja meetmete koostoime ja kompromisside kohta, et liikuda rohkem poliitikale suunatud meetmete poole, selle asemel et tagada sidusus üksnes raamatupidamisarvestuse tasandil.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 663/2009 ja (EÜ) nr 715/2009, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/22/EÜ, 98/70/EÜ, 2009/31/EÜ, 2009/73/EÜ, 2010/31/EL, 2012/27/EL ja 2013/30/EL ning nõukogu direktiive 2009/119/EÜ ja (EL) 2015/652 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 525/2013 (ELT L 328, 21.12.2018, lk 1).

Delegatsioonid on väljendanud muret selle pärast, et uued seire- ja aruandlusnõuded võivad oluliselt suurendada kasvuhoonegaaside inventuuri keerukust, kusjuures mõned delegatsioonid märkisid, et nõutav teave peaks piirduma sellega, mis on vajalik, et tagada edusammude jälgimine ning sektori heite ja sidumise läbivaatamine. Mitu delegatsiooni on mures ka selle pärast, et uued nõuded võivad põhjustada lisakulusid, halduskoormust ja töö dubleerimist. Üldiselt leiavad delegatsioonid, et nõuete ja nende mõju paremaks mõistmiseks on vaja rohkem tehnilise tasandi arutelusid.

iv) Määrus, millega kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite normid⁶

10. Ettepaneku eesmärk on aidata kaasa ELi suuremale üldisele eesmärgile, suurendades uute sõiduautode ja kaubikute 2030. aasta CO₂ heite vähendamise eesmärke ning kehtestades 2035. aastaks 100 % eesmärgi, stimuleerides seeläbi innovatsiooni ja tagades, et Euroopa autotööstus säilitab oma ülemaailmse konkurentsivõime ja suurendab seda. Suuremad eesmärgid toetavad muu hulgas liikmesriike JJMi kohaste siduvate riiklike eesmärkide saavutamisel.

Euroopa Parlamendis vastutab ettepaneku eest keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon. Raportööriks määrati Jan Huitema (Renew, NL). Töö ettepanekuga on alles algusjärgus ja olemasoleva teabe kohaselt ei ole lõplikku ajakava esitatud.

Ettepanekute osas on konsulteeritud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komiteega, kuid nad ei ole veel oma arvamust esitanud.

⁶ 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).

Sloveenia eesistumise ajal toimus keskkonna töörühmas kolm koosolekut ettepaneku ja selle mõjuhindangu läbivaatamiseks, sealhulgas üks artiklite kaupa läbivaatamiseks. Kuigi esialgsete arutelude käigus on palju küsimusi selgeks saanud, uurib enamik delegatsioone veel ettepanekut ja seetõttu on nende arvamused ja seisukohad enamasti esialgsed. Esialgsed arutelud on siiski näidanud eelistusi seoses sihttasemete ambitsioonikusega. Tuleb siiski märkida, et mõned delegatsioonid ei ole esitanud isegi esialgseid hinnanguid kavandatud sihttasemete kohta või on seda teinud ainult osaliselt.

Valitseb üldine arusaam, et autotööstus peab aitama kaasa ELi 2030. ja 2050. aasta suurendatud üldiste kliimaeesmärkide saavutamisele. Mitme delegatsiooni jaoks on ettepanek võtmetähtsusega, et saavutada üldine eesmärk ja täita JJMist tulenevad suuremad riiklikud eesmärgid. Mitu delegatsiooni rõhutas, et seda eesmärki tuleks käsitleda kooskõlas paketi „Eesmärk 55“ teiste ettepanekutega, eelkõige alternatiivkütuste taristu määrase ettepanekuga.

Arutelude keskmes on olnud suurendatud eesmärgid, sealhulgas eelkõige 2035. aastaks seatud 100 % eesmärk, mille kohaselt peavad kõik uued sõidua autod ja kaubikud olema selleks tähtjaks heiteta sõidukid ning *de facto* tähendab see sise põlemismootori järkjärgulist kasutuselt kõrvaldamist.

Mitu delegatsiooni on soovitanud või võiksid toetada kõrgemaid eesmäärke, väites, et heiteta sõidukite kasutuselevõtmise kiirendamine on nii võimalik kui ka vajalik, võttes arvesse üldist eesmärki. Sellega seoses juhitakse eelkõige tähelepanu asjaolule, et heiteta sõidukid on juba muutumas laialdaselt kättesaadavaks ja nende turuletoomine eeldatavalt suureneb märkimisväärselt. Suuremad eesmärgid aitaksid kiirendada nii nende sõidukite kasutuselevõttu kui ka taskukohasemaks muutumist, sealhulgas kasutatud sõidukite turul. Eelkõige soovivad kõnealused delegatsioonid s100 % eesmärgi seadmist 2030. aastaks. Mõned delegatsioonid on küsinud liikmesriikide võimaluste kohta võtta täiendavaid meetmeid riiklikul tasandil (mõne liikmesriigi poliitikas/kavades nähakse kasutusest kõrvaldamine ette varem, kui komisjon välja pakkus). Mõned delegatsioonid on teinud ettepaneku suurendada 2025. aasta eesmäärke ja seada vahe-eesmärk 2025. ja 2030. aasta vahele, seades kahtluse alla ka sõidua autode ja kaubikute diferentseeritud eesmärgid 2030. aastaks.

Seevastu teised delegatsioonid on toetanud praeguste 2025. aasta eesmärkide ning sõiduautode ja kaubikute diferentseeritud eesmärkide säilitamist vastavalt komisjoni ettepanekule.

Mõned delegatsioonid on väljendanud vähemalt esialgset toetust kavandatud ambitsioonitasemele, kuigi teatavate vastuväidete või nüanssidega. On tehtud ettepanek, et 2035. aastaks seatud 100 % eesmärgiga peaks kuni 2039. aastani kaasnema teatavat liiki erand kõige paremate näitajatega vähese heitega sõidukite suhtes.

Mitme delegatsiooni jaoks on kavandatud ambitsioonitase murettekitav, eelkõige 2035. aasta 100 % eesmärk, mida mõned delegatsioonid peavad sõnaselgelt vastuvõetamatuks. Seoses 2030. aasta eesmärkidega on mõned delegatsioonid juba märkinud, et nad ei ole komisjoni ettepanekuga nõus. Väljendati muret põhiliselt selle üle, et sisepõlemismootori järkjärguline kasutuselt kõrvaldamine võib olla enneaegne ja on vaja rohkem aega, kusjuures mõned delegatsioonid arvasid, et otsus kasutuselt kõrvaldamise kohta tuleks teha alles järgmise läbivaatamise raames, mis võiks toimuda juba 2026. aastal. Need delegatsioonid on selles kontekstis rõhutanud mitmeid kaalutlusi, eelkõige vajadust võtta arvesse liikmesriikide erinevat olukorda seoses heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttuga, mis on tingitud erinevustest laadimistaristu kasutuselevõtu ja ostujõus, ning asjaolu, et sisepõlemismootori järkjärguline kasutuselt kõrvaldamine on vastuolus tehnoloogilise neutraalsuse põhimõttega. Samuti on rõhutatud, et tuleks arvesse võtta tootmises toimuva nihke ja sellest tuleneva töökohtade kadumise mõju, mis nõuab ulatuslikke meetmeid muu hulgas töötajate oskuste täiendamiseks ja ümberõppeks. Lisaks on tõstatatud elektri taskukohasuse ning akude ja tooraine kättesaadavusega seotud küsimusi.

On esitatud üleskutse kaaluda ettepaneku mõju kasutatud autode turule teatavates liikmesriikides, rõhutades, et heiteta ja vähese heitega autode kiirem kasutuselevõtt suurema sissetulekuga liikmesriikides võib kaasa tuua vanemate, rohkem saastavate autode suurema ekspordi väikese sissetulekuga liikmesriikidesse. Tunnistades, et seda küsimust ei saa käesolevas määruuses käsitleda, tehakse ettepanek, et komisjon jälgiks olukorda näiteks eduaruande/läbivaatamise protsessi kontekstis ning uuriks lähemalt võimalikke lahendusi.

Mõned delegatsioonid on soovitanud või võiksid toetada taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste panuse arvessevõtmist sõidukitootjatele seatud eesmärkide täitmise hindamisel. Mitu delegatsiooni toetab siiski kindlalt komisjoni vastuargumente, sealhulgas väidet, et need kütused võiks parem suunata teistesse sektoritesse, mille CO₂ heidet on raskem vähendada.

Mõned delegatsioonid soovivad lõpetada nn massiparameetri kasutamise tootjate eriheite sihttasemete kindlaksmääramisel ja seega jõupingutuste jaotamise nende vahel.

Seoses määruse viimase läbivaatamise käigus kokku lepitud mehhanismiga, millega stimuleeritakse heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu, teeb komisjon ettepaneku kaotada see järk- järgult 2030. aastaks, lähtudes põhimõttest, et range eesmärk on nende sõidukite kasutuselevõtu peamine stiimul. Seni tehtud märkused näitavad, et mitu delegatsiooni toetab seda ettepanekut ning mõned soovivad varasemat järkjärgulist kasutuselt kõrvaldamist ja märgivad, et praegusel kujul võib see eesmärgi saavutamise ohtu seada. Teised delegatsioonid on kavandatava järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamise vastu, rõhutades, et see pakub eristiimuleid kõnealuste sõidukite kasutuselevõtu soodustamiseks liikmesriikides, kus neid praegu vähe kasutatakse. Mõned delegatsioonid on väljendanud reservatsioone väiketootja erandi lõpetamise suhtes, arvestades, et see toob väga piiratud kasu heitkoguste vähendamisele, kuid võtab arvesse turu teatavaid omadusi. Teised on väljendanud ettepanekule oma toetust.

Esialgsed arutelud näitasid toetust 2028. aastaks kavandatud läbivaatamisega edasi liikumisele, kusjuures delegatsioonid esitasid mitu täiendavat küsimust, mis tuleb läbi vaadata või kavandatavasse eduaruandesse lisada, vt ka kavandatud eesmärgiga seotud arutelud.

v) Määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond⁷

11. Ettepaneku eesmärk on leevendada hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemise süsteemi sotsiaalset ja jaotuslikku mõju, luues selleks kliimameetmete sotsiaalfondi (kliimameetmete sotsiaalfondi määrus), et toetada haavatavaid leibkondi, mikroettevõtjaid ja transpordikasutajaid. Tuginedes liikmesriikide väljatöötatavatele kliimameetmete sotsiaalkavadele, toetatakse sellega meetmeid ja investeeringuid, mille eesmärk on vähendada haavatavate rühmade heitkoguseid nendes sektorites, ning see võib hõlmata ka ajutist otsest sissetulekutoetust.

Euroopa Parlamendis tegelevad ettepanekuga juhtivate komisjonidena nii keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon (ENVI) kui ka tööhõive- ja sotsiaalkomisjon (EMPL) komisjonide ühismenetluse raames. Kaasatud on eelarvekomisjon (BUDG), kellel on ainupädevus omavahenditega otseselt seotud küsimustes. ENVI raportööriks määrati Esther de Lange (PPE, NL), EMPL raportööriks David Casa (PPE, MT) ja BUDG raportööriks Margarida Marques (S&D, PT). Töö ettepanekuga on alles algusjärgus ja olemasoleva teabe kohaselt ei ole lõplikke ajakavasid esitatud.

Ettepanekute osas on konsulteeritud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komiteega, kuid nad ei ole veel oma arvamust esitanud.

⁷ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond (dok 10920/21 + COR 1 + ADD 1 + ADD 1 COR 1).

Ajutine kliimameetmete sotsiaalfondi tööühm⁸ pidas Sloveenia eesistumise ajal kliimameetmete sotsiaalfondi määruse teemal kolm koosolekut. Aruteludel keskenduti ettepaneku mitmete oluliste üldiste ja eelarveaspektide selgitamisele. Kuigi üldiselt tunnistatakse vajadust tagada rohepööre nii, et kedagi ei jäeta kõrvale, ning tegeleda kavandatud hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemise sotsiaalsete tagajärgedega, on ettepaneku suhtes avaldatud üldiselt vastakaid arvamusi. Mõned delegatsioonid tervitasid üldist fondi loomise ideed, samas kui paljud väljendasid tõsist muret ja palusid selgitusi, eelkõige seoste kohta paketi „Eesmärk 55“ teiste ettepanekutega, ettepanekus esitatud erinevaid arvutusi toetavate andmete kohta ja mõju kohta liikmesriikide tasandil, kusjuures mitu delegatsiooni avaldas kahetsust eraldiseisva mõjuhinnangu puudumise üle. Delegatsioonid alles uurivad ettepaneku teksti ja seetõttu on nende märkused ja seisukohad olnud enamasti esialgsed. Ettepaneku läbivaatamine artiklite kaupa algab Prantsusmaa eesistumise ajal.

Enamiku delegatsioonide jaoks on kliimameetmete sotsiaalfondi määrus lahutamatult seotud läbivaadatud HKSi direktiivis kavandatud uue heitkogustega kauplemisega hoonete ja maanteetranspordi sektoris, kusjuures mõned delegatsioonid rõhutavad ka paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekute, sealhulgas energia maksustamise direktiivi sotsiaalset ja jaotuslikku mõju.

Mitu delegatsiooni rõhutas, et kliimameetmete sotsiaalfondi määrust käsitlevate liikmesriikide seisukohtade lõplik viimistlemine sõltub tulevase omavahendite otsuse ettepaneku ja mitmeaastase finantsraamistiku (2021–2027) muutmise ettepaneku hindamisest. Mõned delegatsioonid väljendasid muret mitmeaastase finantsraamistiku taasavamise pärast ja leidsid, et kavandatud hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemise sotsiaalsete tagajärgedega tegelemiseks võiks kasutada olemasolevaid vahendeid. Sellega seoses juhtis mitu delegatsiooni tähelepanu fondi ja muude vahendite, eelkõige ühtekuuluvuspoliitika vahendite ning taaste- ja vastupidavusraha ning riiklike meetmete kohaldamisala kattumisele.

⁸ Alaliste esindajate komitee (COREPER I) kiitis ajutise tööühma volitused heaks 8. septembril 2021 (dok 11402/2021 + COR1). Ajutine kliimameetmete sotsiaalfondi tööühm annab alaliste esindajate komitee järelevalve all aru keskkonna nõukogule ning asjakohasel juhul majandus- ja rahandusküsimuste nõukogule.

Seoses kavandatud õiguslike alustega, st ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt d (transport), ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1 (keskkond) ja artikli 194 lõike 1 punkt c (energeetika), väljendasid mitu delegatsiooni kahtlust nende asjakohasuse suhtes ja selle suhtes, kas kavandatud õiguslike aluste kohaselt on võimalik ette näha ajutine otsene sissetulekutoetus. Nõukogu õigustalituse esitas ühel ajutise töörühma koosolekul esialgse analüüsi.

Mitu delegatsiooni on esitanud küsimusi ka kliimameetmete sotsiaalfondi otsese eelarve täitmise kohta, väljendades oma eelistust jagatud eelarve täitmise suhtes. Lisaks esitasid mõned delegatsioonid küsimusi ka ühtset andmekaeve- ja riskihindamisvahendit hõlmava integreeritud ja koostalitlusvõimelise teabe- ja seiresüsteemi kohustusliku vahendina kasutamise tagamaade kohta.

Seoses kliimameetmete sotsiaalkavade sisuga esitasid delegatsioonid küsimusi võimaliku kattumise kohta liikmesriikide kehtestatavate muude strateegiatega, nagu õiglase ülemineku territoriaalsed kavad. Lisaks vaidlustas mitu delegatsiooni asjaolu, et edusammude kohta aru andmiseks ning järelevalveks ja hindamiseks kasutatavad näitajad tuleb sätestada delegeeritud õigusaktiga. Nad eelistaksid, et näitajad oleksid regulatiivse teksti osaks kooskõlas ühtekuuluvuspoliitika (puhul kasutatava) lähenemisviisiga.

Seoses meetmete rahastamiskõlblikkusega soovisid delegatsioonid üksikasjalikumalt analüüsi rahastamiskõlblike meetmete ja investeeringute kohta, samuti meetmetele ja investeeringutele eraldamise ning fondist antava ajutise otsese sissetulekutoetuse kohta. Samuti soovisid delegatsioonid selgitusi põhimõtte „ei kahjusta oluliselt“ kohta ning jäävad ootama komisjoni tehnilisi suuniseid selles küsimuses.

Kliimameetmete sotsiaalfondi suuruseks nähakse ettepanekuga ajavahemikuks 2025–2032 ette kokku 72,2 miljardit eurot. See summa vastab põhimõtteliselt 25 %-le kavandatavast hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemisest saadavast eeldatavast tulust. Enamik delegatsioone esitas küsimusi kulukohustuse komisjonipoolse kindlaksmääramise kohta ja palus lisaselgitusi fondi kavandatava kogumahu kohta, kusjuures mitu delegatsiooni kahtlesid fondi suurusel.

Delegatsioonid väljendasid muret seoses kaasrahastamist käsitlevate sätetega (nt peaksid liikmesriigid rahastama vähemalt 50 % kliimameetmete sotsiaalkavade kogukuludest, kasutades osa oma eeldatavast tulust, mis saadakse uue süsteemi raames saastekvootide enampakkumisel müümisest). Sellega seoses palus mitu delegatsiooni lisaselgitusi ühtse, kõigi liikmesriikide suhtes kohaldatava 50 % riikliku kaasrahastamise määra kohta, mida mõned delegatsioonid pidasid liiga kõrgeks.

Seoses kavandatava fondi vahendite eraldamise metoodikaga tõstatasid delegatsioonid mitmeid küsimusi ja probleeme seoses kasutatud valemiga, mida peeti liiga keeruliseks, ning eraldamiskriteeriumidega, mida paljud delegatsioonid ei pidanud asjakohaseks, et käsitleda nende konkreetseid riiklikke olusid ja tagada õiglus. Sellega seoses seati kahtluse alla ka näitajate valik.

Kliimameetmete sotsiaalfondi kestuse osas peavad mitu delegatsiooni poliitiliselt tundlikuks asjaolu, et kliimameetmete sotsiaalfond hõlmab kahte mitmeaastase finantsraamistiku perioodi, ning vaja on täiendavat analüüsi. Mõned delegatsioonid rõhutasid, et 2025. aastast algav kaheksa-aastane kestus mõjutab tulevast mitmeaastast finantsraamistikku. Käesolevas ettepanekus on fond loodud tähtajatult. Praegu on fondi eelarve jagatud kaheks osaks:

1) rahastamispakett ajavahemikuks 2025–2027 ja 2) rahastamispakett ajavahemikuks 2028–2032. Ajavahemikuks 2025–2027 teeb komisjon ettepaneku muuta kehtivat mitmeaastase finantsraamistiku määrust, mis kiidetakse heaks samaaegselt põhiaktiga, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond, ja omavahendite otsuse muutmisega. Ajavahemikuks 2028–2032 tehakse ettepanek, et asjaomane summa tehakse kättesaadavaks üksnes juhul, kui järgmises mitmeaastase finantsraamistiku määrukses jõutakse kokkuleppele eraldada kliimameetmete sotsiaalfondile konkreetne eelarvesumma.

Kooskõlas ajutise kliimameetmete sotsiaalfondi töörühma volitustega on eesistujariik esitanud sulgudes ettepaneku ja selle lisade need sätted, milles käsitletakse mitmeaastase finantsraamistiku ja liidu omavahenditega seotud finantsaspekte, sealhulgas fondi suurust ja kestust ning vahendite eraldamise metoodikat. Sulgudes olevatest sätetest saab kõige tõenäolisemalt horisontaalsete eelarveläbirääkimiste osa.

III. KOKKUVÕTE

Alaliste esindajate komiteel palutakse käesolev eduaruanne ja poliitilise mõttevahetuse suunamiseks mõeldud küsimused, mis on esitatud lisas, teadmiseks võtta ning edastada need nõukogule (keskkond), pidades silmas 20. detsembri 2021. aasta istungit.

Küsimused ministritele nõukogus (keskkond) toimuvaks poliitiliseks mõttevahetuseks

1. *Tuginedes Teie poliitilisele hinnangule keskkonna nõukogu pädevusse kuuluva viie ettepaneku osas seni tehtud edusammude kohta, milline võiks olla nende viie kliimaga seotud algatuse osas lähikuudel tehtavate edasiste edusammude ambitsioonikuse tase, võttes arvesse ettepanekute erinevaid seoseid , sealhulgas seoseid paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekutega?*
 2. *Millised on Teie arvates nende viie ettepaneku kõige tundlikumad teemad?*
-