



Bryssel, 6. joulukuuta 2021
(OR. en)

14585/21

Toimielinten väliset asiat:

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

ILMOITUS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto

Asia: 55-valmiuspaketti

- a) Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta annetun direktiivin 2003/87/EY tarkistaminen uuden vuotta 2030 koskevan ilmastotavoitteen toteuttamiseksi ja asiaa koskevat ehdotukset
- b) Sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, annetun asetuksen (EU) 2018/842 tarkistaminen
- c) Maankäytöstä, maankäytön muutoksesta ja metsätaloudesta aiheutuvien kasvihuonekaasujen päästöjen ja poistumien sisällyttämisestä vuoteen 2030 ulottuviin ilmasto- ja energiapolitiikan puitteisiin annetun asetuksen (EU) 2018/841 tarkistaminen
- d) Hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille annetun asetuksen (EU) 2019/631 tarkistaminen
- e) Asetus sosiaalisesta ilmastorahastosta
- Tilanneselvitys
 - Periaatekeskustelu
-

I JOHDANTO

1. Euroopan komissio esitti 14. heinäkuuta 2021 asiakohdassa mainitut ehdotukset säädösehdotuksia sisältävän ns. 55-valmiuspaketin osana. Paketin tavoitteena on mukauttaa EU:n ilmasto- ja energiapolitiikkakehys EU:n uuteen kunnianhimoiseen vuoden 2030 ilmastotavoitteeseen, jonka mukaan kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähennetään vähintään 55 prosentilla, ja ohjata EU:ta oikeaan suuntaan, jotta se voi saavuttaa tavoitteensa ilmastoneutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä.
2. Ehdotuksia käsitellään neuvostossa sen neljässä kokoonpanossa: ympäristö, energia, liikenne sekä talous- ja rahoitusasiat.
3. Puheenjohtajavaltio on laatinut katsauksen lainsäädäntöehdotuksia sisältävän 55-valmiuspaketin käsittelyn edistymiseen (asiak. 13977/21). Katsauksessa keskitytään valmiuspaketin horisontaalisiin näkökohtiin, kuten asioiden keskinäisiin yhteyksiin, ja tärkeimpiin kysymyksiin, joita on tähän mennessä käsitelty keskusteluissa. Se on toimitettu asianomaisille neuvoston kokoonpanoille yhdessä yksittäisiä ehdotuksia koskevien erillisten tilanneselvitysten kanssa.
4. Ympäristöneuvosto keskusteli ensimmäisen kerran 55-valmiuspaketista 6. lokakuuta 2021. Neuvoston (ympäristö) 20. joulukuuta 2021 pidettävää istuntoa silmällä pitäen tämän selvityksen tarkoituksena on selvittää yksityiskohtaisemmin viiden asian käsittelyn edistymistä ympäristöneuvoston toimivaltaan kuuluvilta osin ja mahdollisuuksien mukaan esittää yleisesti valtuuskuntien alustavat näkemykset tärkeimmistä kysymyksistä.
5. Nämä asiat ovat 55-valmiuspaketin ytimessä, ja niiden tärkeimpiä vauhdittajia ovat EU:n päästökauppajärjestelmän nostettu tavoitetaso sekä taakanjakoasetukseen sisällytetyt päivitetty kansalliset tavoitteet ja toimenpiteet luonnollisten nielujen lisäämiseksi maankäyttöä, maankäytön muutoksia ja metsätaloutta (LULUCF) koskevan asetuksen avulla. Ehdotetun mukaiset henkilö- ja pakettiautojen tiukennetut hiilidioksidipäästönormit auttavat jäsenvaltioita saavuttamaan korotetut kansalliset tavoitteensa, samalla kun alalla kannustetaan teknologiseen innovointiin. Ehdotetun uuden sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteena on käsitellä ehdotetun rakennuksia ja tieliikennettä koskevan uuden päästökauppajärjestelmän sosiaalisia ja jakaumavaikutuksia.

6. Puheenjohtajavaltio arvioi yleisen edistymisen osalta, että useimmissa näissä asioissa vaaditaan niiden monitahoisuuden ja uusien seikkojen vuoksi ja päästökauppajärjestelmän osalta sen koon vuoksi vielä merkittävää teknistä työskentelyä.

II PUHEENJOHTAJAKAUDELLA TEHTY TYÖ

i) Päästökauppajärjestelmän uudistus

7. Päästökauppajärjestelmän uudistuksen puitteissa käsitellään kolmea ehdotusta¹: ehdotus päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttamisesta ("yleinen päästökauppajärjestelmä"), ehdotus päästökauppadirektiivin muuttamisesta ilmailun osalta ("ilmailun päästökauppajärjestelmä") ja erillinen ehdotus markkinavakausvarantopäätöksen muuttamisesta.

¹ Ehdotus direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun direktiivin 2003/87/EY, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 sekä asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta (asiak. 10875/21 + ADD 1–7);
ehdotus direktiiviksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämisessä ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (asiak. 10917/21 + ADD 1–3);
ehdotus päätökseksi päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse unionin kasvihuonekaasujen päästökauppajärjestelmän markkinavakausvarantoon lisättävien päästöoikeuksien määrästä vuoteen 2030 saakka (asiak. 10902/21 + ADD 1).
Lisäksi 14. heinäkuuta 2021 esitettiin päästökauppajärjestelmää koskeva neljäs ehdotus: ehdotus päätökseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päästöhyvitysmäärän ilmoittamisesta unioniin sijoittautuneille ilma-alusten käyttäjille maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen osalta. Ehdotusta käsitellään erikseen TTE-neuvoston (liikenne) puitteissa.

Ehdotusten tavoitteena on varmistaa, että päästökauppajärjestelmä täyttää osuutensa EU:n nostetusta kokonaistavoitetasosta, ottamalla käyttöön hiilen hinnoittelu aloilla, jotka eivät vielä kuulu päästökauppajärjestelmän piiriin (meriliikenne sekä rakennukset ja tieliikenne), ja vahvistamalla voimassa olevia säännöksiä. "Ilmailun päästökauppajärjestelmää" koskevan ehdotuksen tavoitteena on myös CORSIA-järjestelmän täytäntöönpano². Ehdotuksilla olisi nykyisen päästökauppajärjestelmän osalta päästävä siihen, että päästöjen kokonaismäärä vähenee päästökauppajärjestelmään kuuluvilla aloilla vuoteen 2030 mennessä 61 prosenttia vuoteen 2005 verrattuna. Tämänhetkinen tavoite on 43 prosenttia. Ehdotetulla erillisellä rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmällä on tarkoitus vähentää näiden alojen päästöjä 43 prosenttia vuoden 2005 tasoon verrattuna, jotta jäsenvaltiot saavuttaisivat taakanjakoasetuksen mukaiset kansalliset tavoitteensa.

Euroopan parlamentissa ehdotusten käsittelystä vastaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta. Teollisuus-, tutkimus- ja energiavalokunta toimii yhteistyöhön osallistuvana valiokuntana "yleistä päästökauppajärjestelmää" koskevan ehdotuksen osalta. Peter Liese (EPP, DE) on nimetty "yleistä päästökauppajärjestelmää" koskevan ehdotuksen esittelijäksi, Sunčana Glavak (EPP, HR) "ilmailun päästökauppajärjestelmää" koskevan ehdotuksen esittelijäksi ja Cyrus Engerer (S&D, MT) markkinavakausvarantoa koskevan erillisen päätösehdotuksen esittelijäksi. Ehdotuksia koskeva työskentely on hyvin alkuvaiheessa, ja käytettävissä olevien tietojen perusteella lopullisia aikatauluja ei ole ilmoitettu.

Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa on kuultu ehdotuksista, mutta ne eivät ole vielä antaneet lausuntojaan.

Ympäristötyöryhmä piti Slovenian puheenjohtajakaudella kahdeksan kokousta päästökauppajärjestelmän uudistamista koskevien kolmen ehdotuksen ja niiden vaikutustenarviointien tarkastelemiseksi. Keskustelut on käyty ehdotusten temaattisen ryhmittelyn pohjalta. Ne ovat edistäneet alustavaa käsittelyä, jossa on keskitytty asioiden selkeyttämiseen, jotta parannetaan ehdotusten yksityiskohtaista ymmärtämistä valtuuskuntien keskuudessa. Tältä osin valtuuskunnat ovat pyytäneet lisätietoja ehdotusten vaikutuksesta jäsenvaltiotasolla ja pyytäneet selventämään keskinäisiä yhteyksiä 55-valmiuspaketin muihin ehdotuksiin. Useimmat valtuuskunnat käyvät yhä tekstejä läpi ja näin ollen niiden kommentit tai kannat ovat pääasiassa alustavia.

² Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vuonna 2016 hyväksymä kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä.

Valtuuskunnat katsovat edelleen päästökauppajärjestelmän olevan EU:n ilmastopolitiikan ytimessä. Vaikkakin tuntuu vallitsevan yleinen näkemys siitä, että päästökauppajärjestelmän on täytettävä kustannustehokas osuutensa EU:n nostetusta tavoitetasosta, muutosehdotuksista on eriäviä näkemyksiä. Tässä yhteydessä on esitetty joitain vetoomuksia tarkastella vaihtoehtoja päästökauppajärjestelmän tavoitetason korottamiseksi edelleen, mutta myös huolenaiheita ehdotusten tiettyjen osien mahdollisista vaikutuksista sekä talouden eri aloihin että kotitalouksiin korostaen tarvetta ottaa huomioon jäsenvaltioiden erilaiset tilanteet.

Erillisen rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmän perustaminen

Tähän mennessä käydyissä keskusteluissa on korostettu ehdotetun rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmän ja 55-valmiuspaketin muiden osien vahvoja keskinäisiä yhteyksiä, joita ovat erityisesti asetus sosiaalisesta ilmastorahastosta, taakanjakoasetus, energiaverodirektiivi, asetus henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeista ja energiatehokkuusdirektiivi.

Yleisesti tunnustetaan, että tarvitaan lisätoimia rakennusten ja tieliikenteen irrottamiseksi hiilestä. Monet valtuuskunnat ovat kuitenkin ilmaisseet huolensa komission ehdotuksesta, ja muutamat valtuuskunnat merkittäviä varauksia siltä osin, onko asianmukaista soveltaa päästökauppaa näihin aloihin. Nämä huolenaiheet liittyvät erityisesti energiahintojen nousuun, alemman tulotason kotitalouksiin heijastuviin sosiaalisiin ja jakaumavaikutuksiin, jolloin entisestään kasvatetaan energiaköyhyyden riskiä ja viime kädessä eroja jäsenvaltioiden välillä ja sisällä. Tätä taustaa vasten muutamat valtuuskunnat ovat myös kyseenalaistaneet väitteen, jonka mukaan päästökauppajärjestelmä olisi näille aloille tehokkain väline hiilestä irtautumiseen, ja katsoivat, että kustannukset saattaisivat yksinkertaisesti siirtyä eteenpäin kuluttajille. Useat ovat halunneet tietää, onko sosiaalinen ilmastorahasto riittävä sosiaalisten ja jakaumavaikutusten lieventämiseksi. Jotkin valtuuskunnat ovat huolissaan aiheutuvista tulonmenetyksistä viitaten muun muassa voimassa oleviin kansallisiin verotoimenpiteisiin. Osa valtuuskunnista on tuonut esiin myös täytäntöönpanoa ja hallinnollista raskautusta koskevia kysymyksiä.

Muutamit valtuuskunnat suhtautuvat sitä vastoin myönteisesti rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan ehdotettuun käyttöönottoon ja korostavat sen suurempaa potentiaalia irrottaa alat kustannustehokkaasti hiilestä samalla kun tuetaan jäsenvaltioita niiden täyttäessä taakanjakoasetuksen mukaiset korotetut kansalliset tavoitteensa. Nämä valtuuskunnat katsovat, että on tarpeen toteuttaa toimenpiteitä sosiaalisten ja jakaumavaikutusten lieventämiseksi. Osa näkee, että samoja vaikutuksia on myös vaihtoehtoisilla toimenpiteillä, mutta että hiilen hinnoittelu synnyttää myös tuloja, jotka voidaan käyttää tällaisiin toimenpiteisiin. Muutamit suhtautuvat epäillen sosiaaliseen ilmastorahastoon.

Erillisen päästökauppajärjestelmän kattamien fossiilisten polttoaineiden ehdotetun soveltamisalan osalta jotkin valtuuskunnat suhtautuvat avoimesti laajempaan, kaikki fossiiliset polttoaineet kattavaan soveltamisalaan. Toisaalta on valtuuskuntia, jotka ovat tiedustelleet alojen tarkempaa rajaamista esimerkiksi siten, että asuntosektori jätettäisiin ulkopuolelle.

Koska ehdotettu rakennusten ja tieliikenteen päästökauppa on uusi, alustavissa keskusteluissa on suurelta osin keskitytty saamaan yksityiskohtaisia selvennyksiä sekä ehdotuksen vaikutuksista alaa ja jäsenvaltiota kohden, mukaan lukien huutokauppaosuudet ja tulot jäsenvaltiota kohden, että erilaisista suunnittelunäkökohdista. Valtuuskunnat suhtautuvat myönteisesti erillisen päästökauppajärjestelmän säännösten tavoitteeseen varmistaa järjestelmän sujuva käynnistyminen. Muutamit ovat pyytäneet selvennyksiä erityisesti tietojen laskennasta ja jaottelusta seuraavilta osin: ehdotettu päästökatto, mukaan lukien päästöjen osuus jäsenvaltiota ja alaa kohden, ja vuonna 2026 huutokaupattavien päästöoikeuksien ehdotettu 30 prosentin suuruinen etupainotteisuus. Joillakin valtuuskunnilla ehdotusten tarkastelu on vielä kesken, mutta ne toivovat vieläkin sujuvampaa käynnistämistä ja pohtivat, voiko päästöoikeuksien etupainotteisuus johtaa ongelmiin myöhemmässä vaiheessa.

Erillisen markkinavakaushavaran osalta valtuuskunnat ovat pyytäneet useita selvennyksiä ehdotettujen parametrien ja toimien tarkoituksesta, muun muassa alkuperäisestä koosta ja päästöoikeuksien varantoon siirtämisen tai varannosta siirtämisen kynnsarvoista. Mitä tulee ehdotettuun hinnannousuperusteiseen mekanismiin liiallisen hintavaihtelun riskin torjumiseksi, muutamat valtuuskunnat ovat ilmaisseet huolensa sen tehokkuudesta. Jotkin ovat pyytäneet selvennyksiä nykyisen päästökauppajärjestelmän mukaisen hiilen hinnan mahdollisesta vaikutuksesta hiilen hintaan ehdotetussa rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmässä.

Nykyisen päästökauppajärjestelmän ja sen tavoitetason vahvistaminen

Valtuuskunnat pitävät päästökaton kertaluonteista alentamista (rebasing) ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamista koskevia ehdotuksia keskeisinä päästökauppajärjestelmän tavoitetason nostamisessa. Muutamat valtuuskunnat ovat suhtautuneet näihin ehdotuksiin myönteisesti, ja jotkin haluaisivat selvittää keinoja nostaa tavoitetasoa entisestään.

Päästökaton kertaluonteisesta alentamisesta on esitetty useita kysymyksiä sen laskentaa, lukuina ilmaistua ennustettua arvoa ja vaikutusta koskevilta osin. Jotkin ovat huolissaan siitä, että se saattaa johtaa hiilen hinnan jyrkkään nousuun käyttöönottovuotenaan (tarkasteltava myös suhteessa markkinavakaushavantoa koskeviin ehdotuksiin). Alustavissa kommentteissa, jotka koskevat meriliikenteestä johtuvan 79 miljoonan päästöoikeuden lisäämistä päästökattoon, on keskitytty lähinnä laskennan ja menetelmän selkeyttämiseen. Korotetun lineaarisen vähennyskertoimen vaikutukseen liittyy joitakin kysymysmerkkejä.

Hiilivuotoa / päästöoikeuksien ilmaisjakoa koskevien säännösten osalta valtuuskunnat ovat pyrkineet saamaan hyvin seikkaperäisen käsityksen ehdotettujen muutosten vaikutuksista. Valtuuskunnat pitävät myönteisenä tavoitetta välttää monialaisen korjauskertoimen käynnistämistä, ja useat kannattavat tältä osin nimenomaisesti kohdennetumman ilmaisjaon toimintamallia. Ehdotettuihin muutoksiin liittyy kuitenkin kysymyksiä ja huolenaiheita. Erityisesti ehdotus asettaa laitosten osalta täysimääräisen ilmaisjaon edellytykseksi energiatehokkuusdirektiivissä säädetyssä energiakatselmuksessa annettujen suositusten täytäntöönpano on herättänyt kysymyksiä useissa valtuuskunnissa. Jotkin suhtautuvat tähän erittäin suurin varauksin. Osa on katsonut tämän johtavan järjestelmään kuuluvien laitosten erilaiseen ja epäoikeudenmukaiseen kohteluun ja todennut muun muassa, että ilmaisjaon tarkoituksena ei ole energiatehokkuusdirektiivin mukaisen energiakatselmuksen suositusten täytäntöönpano. Jotkin valtuuskunnat hyväksyvät ehdotuksen tavoitteen, mutta ovat tuoneet esiin sen täytäntöönpanoon mahdollisesti liittyvän hallinnollisen rasituksen. Jotkin valtuuskunnat ovat kyseenalaistaneet vertailuarvojen enimmäispäivitysarvon nostamisen ilmaisjaossa, koska ne ovat huolissaan tämän vaikutuksesta niiden toimialaan. Lisäksi esimerkiksi seuraavaa on tuotu esiin: ilmaisjaon soveltamisala liittyen sellaisten tiettyjen laitosten pysymiseen päästökauppajärjestelmässä viiden vuoden ajan, jotka muutoin putoaisivat ulkopuolelle sen seurauksena, että ne ovat toteuttaneet toimenpiteitä energiankulutuksensa ja päästöjensä vähentämiseksi.

Erityistä huomiota on kiinnitetty ehdotettuun ilmaisjaon asteittaiseen poistamiseen päästökauppajärjestelmästä ehdotetun hiilirajamekanismin (CBAM) piiriin kuuluvilla aloilla. Hiilirajamekanismin tarkoituksena on varmistaa hiilivuodolta suojautumista koskevien EU:n toimenpiteiden yhteensopivuus WTO:n kanssa. Alustavat kommentit vaihtelevat ehdotuksista tarkastella nopeampaa asteittaista poistamista (mahdollistamaan hiilirajamekanismin nopeampi asteittainen käyttöönotto) pyyntöihin noudattaa varovaista toimintamallia. Joissakin todettiin, että päätös asteittaisesta poistamisesta olisi tehtävä vasta hiilirajamekanismin pilottivaiheen jälkeisen uudelleentarkastelun yhteydessä. Valtuuskunnat ovat muun muassa pyytäneet selvennyksiä päästökauppajärjestelmän piiriin kuuluvien laitosten tuottamien tuotteiden ja tuontituotteiden kohtelun vastaavuuteen ja korostaneet tarvetta varmistaa, että hiilirajamekanismi tarjoaa yhtäläisen suojautumisen hiilivuodolta kuin ilmaisjako. On esitetty monia kysymyksiä asteittaisen poistamisen vaikutuksesta EU:n tuottajien kilpailukykyyn vientimarkkinoilla.

Kun kyseessä ovat meriliikenne- ja ilmailualat, painopisteenä on ollut ehdotusten täysimääräinen arviointi, erityisesti niiden myötävaikutusta päästövähennyksiin ja niiden vaikutusta aloihin ja kilpailukykyyn koskevilta osin, tarkastellen samalla kansainvälistä ympäristöä ja kansallisia olosuhteita (esimerkiksi yhteyksien toimivuuden osalta). Asioiden keskinäisiä yhteyksiä koskevilta osin muutamit valtuuskunnat ovat pyytäneet arviointia päästökauppajärjestelmää, ReFuelEU Aviation -aloitetta, FuelEU Maritime -aloitetta ja energiaverotusta koskevien ehdotusten kumulatiivisista vaikutuksista.

Valtuuskunnat katsovat yleisesti, että meriliikenteen on osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Meriliikenteen sisällyttämistä päästökauppajärjestelmään kannatetaan yleisesti, mutta samalla on korostettu, että on tärkeää turvata EU:n merenkulkualan kilpailukyky ja ottaa huomioon erityiset kansalliset ja maantieteelliset olosuhteet. Merenkulkualan sisällyttäminen järjestelmään ja irrottaminen hiilestä aiheuttavat kuitenkin joidenkin mielestä erityisiä haasteita ja riskejä. Muutamit valtuuskunnat ovat pyytäneet tarkastelemaan lähemmin sisällyttämistä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä (esim. järjestelmän vaiheittainen käyttöönotto, huutokauppaoikeuksien jakaminen ja päästöoikeuksien palauttamisesta vastaava taho), samalla kun varmistetaan riittävä tuki tutkimukselle ja innovoinnille ja kohdennetaan huutokauppatulot alan viherryttämiseen.

Mitä tulee päästökauppajärjestelmän meriliikenteeseen laajentamisessa tavoiteltuun soveltamisalaan ja tavoitetasoon, valtuuskunnat ovat pyytäneet selvennyksiä ehdotettuun 50 prosentin kattavuuteen EU:n ulkopuolisten matkojen osalta. Muutamit haluaisivat tutkia tavoitetason nostamista (esim. muutkin kuin hiilidioksidipäästöt, ja alle 5000 tonnin alusten sisällyttäminen).

Lisäksi useat valtuuskunnat epäilivät sitä, ovatko ehdotetut toimenpiteet riittäviä torjumaan markkinatoimijoiden yrityksiä vähentää altistumistaan hiilen hinnoittelulle erityisesti suosimalla lähellä EU:n jäsenvaltioita sijaitsevia EU:n ulkopuolisia satamia tai siirtymällä muihin liikennemuotoihin ("hiilivilppi"), ja vaativat lisätoimenpiteitä. Tässä yhteydessä monet valtuuskunnat ovat korostaneet tarvetta varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n merenkulkualalle.

Jotkin valtuuskunnat ovat tiedustelleet, salliiko uudelleentarkastelulauseke mahdollisuuden täysimääräiseen mukauttamiseen Kansainvälisen merenkulkujärjestön puitteissa sovittuun tulevaan markkinaperusteiseen toimenpiteeseen, painottaen tarvetta reagoida mahdolliseen kehitykseen tältä osin.

Jotkin valtuuskunnat ovat pyytäneet lisätietoja ehdotetuista säännöksistä, jotka koskevat säänneltyä yhteisöä, hallintoviranomaista sekä noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia, ja erityisesti siitä, ovatko jälkimmäiset oikeasuhteisia ja kansainvälisten menettelyjen mukaisia. Lisäksi on tuotu esiin kysymyksiä, jotka koskevat vaikutusta meriliikenteen hintoihin sekä yrityksiin ja viranomaisiin mahdollisesti kohdistuvaa hallinnollisen rasituksen kasvua.

"Ilmailun päästökauppajärjestelmää" koskevan ehdotuksen osalta alustavassa tarkastelussa on keskitytty melko yksityiskohtaisiin ja teknisiin kysymyksiin. Tarkoituksena on ollut selventää ehdotuksen eri säännöksiä ja sen vaikutuksia, myös kilpailukykyä ja kuluttajia koskevilta osin. Yleisesti kannatetaan tavoitetta jatkaa alan irrottamista hiilestä samalla kun varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset eurooppalaisille lentoyhtiöille maailmanlaajuisilla markkinoilla. Seuraava koskee erityisesti ehdotuksen kahta keskeistä piirrettä, nimittäin ilmaisten päästöoikeuksien asteittaista poistamista ilmailusta ja CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanoa:

- Yleisesti katsotaan, että ilmaisjako olisi asteittain poistettava. Jotkin valtuuskunnat kuitenkin kannattavat tässä hitaampaa etenemistä, myös covid-19-pandemian vuoksi, ja vaativat alalle asianmukaista tukea. Useat muut valtuuskunnat tukevat ehdotusta siirtymisestä täysimittaiseen huutokauppaan tai kannattavat asteittaista poistamista nopeammin tai peräti välittömästi.
- Ehdotus CORSIA-järjestelmän soveltamisesta soveltuvien osien päästökauppadirektiivin välityksellä: muutamat ovat esittäneet kysymyksiä soveltamisalavaihtoehdon valinnasta (eli CORSIA-järjestelmän soveltaminen ETA:n ulkopuolisiin lentoihin ja päästökauppajärjestelmän soveltaminen edelleen ETA:n sisäisiin lentoihin sekä Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Sveitsiin lähteviin lentoihin). Kommenteissa on keskitytty selvennysten saamiseen täytäntöönpanoa koskeviin yksityiskohtaisiin sääntöihin, erityisesti johdonmukaisuuteen Pariisin sopimuksen tavoitetasoon nähden ja mukauttamiseen CORSIA-järjestelmään. Kysymyksissä on keskitytty muun muassa hyvitysten laatuun sekä hyvityksiin, järjestelmän kattamiin maihin ja lähtötasoon liittyvään terminologiaan.

Markkinavakaushvarantoa koskevista ehdotuksista esitetyissä alustavissa kommentteissa on keskitytty muun muassa ehdotusten vaikutukseen hiilen hinnoitteluun. Kommenteissa on keskitytty toisaalta vahvan hintasignaalin varmistamiseen kunnianhimoisen päästökauppajärjestelmän tukemiseksi ja toisaalta hintasokkien, erityisesti jyrkkien hinnannousujen, lieventämiseen. Joissakin on myös tiedusteltu päästökaton kertaluonteisen alentamisen (rebasing) ja markkinavakaushvarantoon tehtävien muutosten kumulatiivisista vaikutuksista päästökaton alentamisvuotena. Tässä tarkoituksessa on myös esitetty muutamia kysymyksiä, jotka koskevat ehdotettuja muutoksia suunnitteluparametreihin, mukaan lukien markkinavakaushvarannon toiminnan käynnistävän kynnyksarvon taso, ja sitä, miksi kynnysarvoja ei tältä osin madalleta. On kysytty, olisivatko muut perusteet, erityisesti hiilen hintatasot, tarkoituksenmukaisempia toiminnan käynnistämiseksi. Yksi valtuuskunta ehdotti, että markkinavakaushvaranto olisi nähtävä välineenä, jolla puututaan EU:n päästökauppajärjestelmään kuuluvien laitosten tulojen ja kustannusten epätasapainoon jäsenvaltioissa, jotka ovat modernisaatorahaston edunsaajia.

Markkinavakaushvarantoa koskevan erillisen päätösehdotuksen osalta, jolla jatketaan 24 prosentin kaksinkertaistettua ottoastetta vuoteen 2030 saakka, useat valtuuskunnat ovat nimenomaan ilmaisseet kannattavansa ehdotusta ja muistuttaneet tarpeesta poistaa edelleen aikojen kuluessa syntynyt ylijäämä, kun taas jotkin ovat ilmoittaneet olevansa hyvin huolissaan sen vaikutuksesta.

Energian hintojen viimeaikaisen nousun vuoksi muutamat valtuuskunnat ovat korostaneet tarvetta ensisijaisesti vahvistaa 29 a artiklaa "Liiallisten hinnanvaihtelujen johdosta toteutettavat toimenpiteet" (ei sisälly komission ehdotukseen) sen reaktiivisuuden lisäämiseksi. Jotkin ovat myös kehottaneet puuttumaan mahdolliseen keinotteluun päästökauppajärjestelmän markkinoilla. Toiset ovat varoittaneet toimenpiteistä, jotka voisivat heikentää tai jopa vesittää päästökauppajärjestelmän toimintaa. Useat valtuuskunnat katsovat, että keskustelua energiahintojen noususta ei pitäisi käydä 55-valmiuspaketin puitteissa.

Päästökauppajärjestelmän rahoitussäännöksiä koskevissa keskusteluissa on lähinnä keskitytty modernisaatorahaston ja innovaatorahaston kokoon, rahoituslähteisiin, soveltamisalaan ja varojen jakamiseen sekä korvamerkitsemistä koskeviin säännöksiin.

Useat valtuuskunnat suhtautuvat myönteisesti modernisaatorahaston ehdotettuun kasvattamiseen; jotkin ovat ehdottaneet suurempaa kasvattamista, kun taas toiset ovat pyytäneet arvioimaan rahoituksen käyttöä, mukaan lukien tällaisen kasvattamisen odotetut vaikutukset ilmastonmuutoksen hillitsemiseen. Useat valtuuskunnat kannattavat selkeästi ehdotusta jättää ylipäänsä fossiilisiin polttoaineisiin (ei ainoastaan kiinteisiin fossiilisiin polttoaineisiin) yhteydessä olevien investointien tukeminen modernisaatorahaston rahoituksen ulkopuolelle. Muutamat valtuuskunnat ovat kuitenkin ilmaisseet voimakkaan varauksensa, ja muutamat ovat muistuttaneet joulukuussa 2020 annetuissa Eurooppa-neuvoston päätelmissä olevasta viittauksesta kaasun kaltaisten siirtymävaiheen teknologioiden rooliin.

Useat suhtautuvat innovaatorahaston kasvattamiseen myönteisesti, toiset sen sijaan kyseenalaistaen. Muutamat ovat ilmaisseet huolensa innovaatorahaston rahoituslähteistä, erityisesti rakennusten ja tieliikenteen erillisen päästökauppajärjestelmän päästöoikeuksista sekä niistä päästöoikeuksista, joita syntyy ilmaisjaon vähenemisestä hiilirajamekanismiin sisällytetyillä aloilla.

Valtuuskunnat ovat yleisesti ottaen tyytyväisiä selvennykseen, jonka mukaan kaikki päästökauppajärjestelmään kuuluvat alat voivat hyötyä innovaatorahastosta, sekä soveltamisalan laajentamiseen siten, että rahasto voi tukea hankkeita kilpailutusmekanismien ja esimerkiksi hiilen hinnanerosopimusten kautta. Osa näkee, että erityisesti meriliikennealan on uutena päästökauppajärjestelmään kuuluvana alana tarpeen saada riittävästi rahoitusta esimerkiksi korvamerkitsemisen kautta. On myös ehdotettu erityisrahaston perustamista merenkulkualan vihreän siirtymän tukemiseksi. Muutamat ovat vaatineet maantieteellisen tasapainon lisäämistä innovaatorahaston alaisten hankkeiden jakautumisessa.

Useat valtuuskunnat toivovat selvennyksiä kaikkien huutokauppatulojen pakollisesta korvamerkitsemisestä ilmasto- ja energiatarkoituksiin korostaen yhteensopivuutta kansallisten talousarvioperiaatteiden kanssa. Monet ovat korostaneet, että varainhoitoa koskevia säännöksiä on arvioitava ottaen huomioon komission tuleva ehdotus omia varoja koskevaksi päätökseksi ja sen vaikutukset jäsenvaltioiden osuuteen huutokauppatuloista. Samanlaisia huomautuksia on esitetty myös rakennusten ja tieliikenteen ehdotetusta erillisestä päästökauppajärjestelmästä odotettavissa olevista tuloista, mukaan lukien niiden korvamerkitsemisestä.

Muiden kysymysten osalta todetaan, että biomassaa käyttävät laitokset ovat joidenkin valtuuskuntien erityisenä painopisteenä. Tässä yhteydessä muutamat valtuuskunnat ovat ilmaisseet huolensa sen johdosta, että biomassan, jonka päästökerroin on nolla, polttoa koskeva ehdotettu alhaisempi 95 prosentin kynnysarvo luo näille laitoksille kannustimia fossiilisten polttoaineiden käyttöön.

ii) Taakanjakoasetus (ESR)³

8. Komission ehdotuksen päätavoitteena on kasvattaa taakanjakoasetuksen myötävaikutusta EU:n vuoden 2030 kokonaisilmastotavoitteeseen asettamalla taakanjakoasetuksen kattamille aloille uusi EU:n tason tavoite kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 40 prosentilla (nykyisestä 29 prosentista) vuoteen 2005 verrattuna ja saattaa jäsenvaltioiden kansalliset tavoitteet vastaavasti ajan tasalle.

Euroopan parlamentti nimitti Jessica Polfjärdin (EPP, SE) ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan esittelijäksi. Asiaa koskeva työskentely on hyvin alkuvaiheessa, ja käytettävissä olevien tietojen perusteella lopullista aikataulua ei ole ilmoitettu.

Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa on kuultu ehdotuksista, mutta ne eivät ole vielä antaneet lausuntojaan.

Slovenian puheenjohtajakaudella ympäristötyöryhmä on tarkastellut ehdotusta ja sen vaikutustenarviointia kolmessa kokouksessa, joissa ehdotuksen alustava ensimmäinen käsittely on saatu päätökseen. Vaikka ehdotuksen nostettu kokonaistavoitetaso saa yleistä kannatusta, useimmat valtuuskunnat käyvät ehdotusta edelleen tarkemmin läpi ja näin ollen niiden näkemykset tai kannat ovat tässä vaiheessa alustavia. Keskusteluissa on siksi keskitytty selventämään ehdotukseen sisältyviä, nykyiseen taakanjakoasetukseen nähden uusia osatekijöitä. Tähän mennessä pidetyissä kokouksissa komissio on yrittänyt antaa selvennyksiä ja vastauksia valtuuskuntien kysymyksiin, jotka koskevat erityisesti ehdotettuja tavoitteita, joustomahdollisuuksia ja lisävarantoa, myös muihin 55-valmiuspaketin ehdotuksiin liittyen.

³ Ehdotus asetukseksi sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, annetun asetuksen (EU) 2018/842 muuttamisesta (asiak. 10867/21 + ADD 1–4)

Ehdotuksessa on säilytetty ennallaan taakanjakoasetuksen nykyinen soveltamisala, joka kattaa tieliikenteen ja rakennukset. Valtuuskunnat ovat periaatteessa tyytyväisiä siihen, että soveltamisalaa ei ole muutettu, mutta ne ovat pyytäneet lisätietoja taakanjakoasetuksen ja ehdotetun uuden rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan vuorovaikutuksesta. Komission mukaan päästökauppadirektiivin ehdotetun tarkistuksen mukainen päästökaupan samanaikainen laajentaminen näille kahdelle alalle tukee jäsenvaltioita näiden taakanjakoasetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamisessa sen sijaan, että tavoitteet korvautuisivat.

Jäsenvaltioiden ehdotettujen kansallisten tavoitteiden päivittämisessä käytettävä toimintamalli perustuu edelleen asukaskohtaiseen BKT:hen vähäisin korjauksin, joilla otetaan huomioon kustannustehokkuuskysymykset. Jotkin valtuuskunnat suhtautuvat myönteisesti siihen, että laskenta perustuu jatkossakin asukaskohtaiseen BKT:hen, kun taas toiset ovat huolissaan siitä, että käytetty menetelmä ei riittävästi vastaa kustannustehokkuuskriteeriä tai edistä lähentymistä ajan mittaan, erityisesti koska 40 prosenttiyksikön tavoitevaihteluväli ei poikkea nykyisestä taakanjakoasetuksesta. Muutamit valtuuskunnat ovat todenneet uusien asianomaisten tavoitteidensa olevan hyvin haastavia. Komissio on valtuuskuntien pyynnöstä toimittanut lisätietoa ja taustaa kansallisten tavoitteiden laskennassa käytetystä aineistosta.

Lisäksi muutamat valtuuskunnat ovat ilmaisseet huolensa siitä, että päästötietojen ehdotettu tarkastus kansallisten inventaariotietojen pohjalta ehdotetun mukaisesti vuonna 2025 ja jäsenvaltioiden vuosittaisten päästökiintiöiden 2026–2030 mukauttaminen sen perusteella saattavat johtaa epävarmuuteen jäsenvaltioiden kannalta. Mukauttamista ehdotetaan osana jäsenvaltioiden vuosittaisten päästökiintiöiden määrittämispuitteiden teknistä päivitystä, koska covid-19-pandemian ja siitä elpymisen vaikutuksia EU:n talouteen ja päästötasoon ei tunneta eikä niitä voida vielä täysin kvantifioida. Komission mukaan mukauttamisella pyritään varmistamaan, että vuosittaisten päästökiintiöiden määrä mahdollistaa yhä siirrot jäsenvaltioiden välillä ja että huomioon otetaan mahdollinen elpyminen välttämällä liiallisten ylijäämien kertyminen.

Valtuuskunnat ovat taakanjakoasetuksessa säädettyjen joustomahdollisuuksien osalta yleisesti yhtä mieltä siitä, että joustomahdollisuudet auttavat jäsenvaltioita merkittävästi kansallisten tavoitteidensa kustannustehokkaassa saavuttamisessa kunnioittaen samalla ympäristötavoitteiden loukkaamattomuutta. Komission ehdotuksessa säilytetään yleiset joustomahdollisuudet (tallettaminen ja lainaaminen, vuosittaisten päästökiintiöiden kauppa jäsenvaltioiden välillä). Joitakin muutoksia ehdotetaan kuitenkin EU:n päästökauppajärjestelmän joustomahdollisuuteen (Maltan parannettu joustomahdollisuus) sekä LULUCF-joustomahdollisuuteen, jonka ansiosta jäsenvaltiot voivat käyttää tietyn määrän LULUCF-sektorilta peräisin olevia nettopoistumia taakanjakoasetuksen mukaisten tavoitteiden noudattamiseen. Viimeksi mainitun osalta useat valtuuskunnat ovat pyytäneet selventämään edelleen LULUCF-joustomahdollisuuteen ehdotettuja muutoksia ja perusteita jakaa joustomahdollisuuden yhteenlasketun enimmäismäärän käyttö kahteen viiden vuoden velvoitekauteen ilman mahdollisuutta siirtoihin ensimmäiseltä kaudelta (2021–2025) toiselle kaudelle (2026–2030). Komission mukaan tämä on yhteydessä LULUCF-asetuksessa kaudelle 2026–2030 ehdotettuun tilinpitomenetelmän muutokseen sekä eurooppalaiseen ilmastolakiin.

Ehdotukseen sisältyy myös mahdollinen uusi vapaaehtoinen varanto, joka koostuisi kaikista toisen velvoitekauden lopussa käyttämättä jääneistä LULUCF-hyvityksistä. Jäsenvaltiot voisivat käyttää varantoa taakanjakoasetuksen mukaisten vuoden 2030 tavoitteidensa noudattamiseksi edellyttäen, että EU on saavuttanut vuoden 2030 kokonaistavoitteensa, jossa otetaan huomioon eurooppalaisen ilmastolain mukainen nettopoistumien vaikutuksen enimmäisraja. Useat valtuuskunnat ovat myös pyytäneet lisätietoja uuden lisävarannon tavoitteesta, sen odotetusta toiminnasta ja mahdollisuuksista auttaa jäsenvaltioita taakanjakoasetuksen mukaisten tavoitteidensa saavuttamisessa. Jotkin kuitenkin pitävät valitettavana ennakkoinnin mahdottomuutta jäsenvaltioiden kannalta, koska ne eivät tiedä sen saatavuudesta ennen velvoiteprosessin päättymistä.

Taakanjakoasetusta ja LULUCF-asetusta koskevissa ehdotuksissa esitettyjen joustomahdollisuuksien rinnakkaista toimintaa koskevien kysymysten lisäksi jotkin valtuuskunnat ovat tiedustelleet, eikö voitaisi lisätä päästökauppajärjestelmän ja taakanjakoasetuksen välisen kertaluontoisen joustomahdollisuuden käyttöä tai käyttömahdollisuutta päästövähennysten kustannustehokkuuden parantamiseksi.

iii) Maankäyttöä, maankäytön muutosta ja metsätaloutta koskeva asetusta (LULUCF)⁴

9. Komission ehdotuksen päätavoitteena on vahvistaa LULUCF-sektorin osuutta EU:n vuoden 2030 korotetun ilmastotavoitetasen saavuttamisessa asettamalla EU:n tason tavoitteeksi kasvihuonekaasujen 310 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin nettopoistuma LULUCF-sektorilla vuonna 2030.

Euroopan parlamentissa asian käsittelyä johtava valiokunta on ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta. Esittelijäksi on nimitetty Ville Niinistö (Vihreät/EVA, FI). Norbert Lins (EPP, DE) on nimitetty esittelijäksi maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokuntaan, joka toimii yhteistyöhön osallistuvana valiokuntana, jolla on jaettu toimivalta tietyissä säännöksissä (2 artiklan 3 kohta ja 4 artiklan 4 kohta). Asiaa koskeva työskentely on hyvin alkuvaiheessa, ja käytettävissä olevien tietojen perusteella lopullista aikataulua ei ole ilmoitettu.

Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa on kuultu ehdotuksista, mutta ne eivät ole vielä antaneet lausuntojaan.

⁴ Ehdotus asetukseksi asetuksen (EU) 2018/841 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse soveltamisalasta, vaatimusten noudattamista koskevien sääntöjen yksinkertaistamisesta, jäsenvaltioiden tavoitteiden asettamisesta vuodelle 2030 ja sitoutumisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseen yhteisesti vuoteen 2035 mennessä maankäytön, metsätalouden ja maatalouden sektorilla sekä asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta seurannan, raportoinnin, edistymisen seurannan ja uudelleentarkastelun osalta (asiak. 10857/21 + ADD 1–4).

Slovenian puheenjohtajakaudella ympäristötyöryhmä on tarkastellut ehdotusta ja sen vaikutustenarviointia neljässä kokouksessa, joiden yhteydessä ehdotuksen alustava ensimmäinen käsittely saatiin päätökseen. Tässä vaiheessa valtuuskuntien näkemykset ovat lähinnä alustavia ja komission ehdotuksesta teknisellä tasolla käydyissä keskusteluissa on käsitelty pääasiassa nykyiseen asetukseen ehdotettujen muutosten selventämistä, erityisesti kokonaisjärjestelmään vuodesta 2026 eteenpäin tehtävien merkittävien muutosten osalta. Useimmat tähän mennessä esitetyistä kysymyksistä ja huolenaiheista liittyvät vuoden 2030 kansallisiin tavoitteisiin, suunniteltuun vuoden 2030 jälkeiseen kehykseen, joustomahdollisuuksiin, joiden tarkoituksena on auttaa jäsenvaltioita saavuttamaan tavoitteensa (mukaan lukien vuorovaikutus joustomahdollisuuksien ja taakanjakoasetuksessa ehdotetun lisävarannon kanssa), noudattamis- ja seuraamusmekanismiin sekä seuranta- ja raportointivaatimuksiin.

Kaudella 2021–2025 ehdotuksessa säilytetään nykyinen "ei debetsaldoa" -sitoumus. Sen mukaisesti jäsenvaltioiden on varmistettava, että kokonaispäästöjen summa ei ylitä sektorin tuottamien kokonaispoistumien summaa sen jälkeen, kun on sovellettu asiaankuuluvia tilinpitosääntöjä ja taakanjakosektoria koskevaa joustoa. Ehdotuksessa esitetään kauden 2026–2030 EU:n tason tavoitteeksi kasvihuonekaasujen 310 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin nettopoistuma LULUCF-sektorilla vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite jaetaan jäsenvaltioiden kesken sitovina kansallisina tavoitteina, jotka perustuvat niiden kunkin LULUCF-sektorin nykyiseen suoriutumiseen päästöjen hillinnässä ja kunkin jäsenvaltion osuuteen hoidetusta maa-alasta unionissa. Komissio ehdottaa, että vuonna 2025 annetaan täytäntöönpanosäädös, jossa määritetään kunkin jäsenvaltion vuotuiset tavoitteet lineaarisen kehityspolun perusteella. Komissio ehdottaa vuodesta 2031 alkaen maataloussektorin muiden kuin hiilidioksidipäästöjen sekä LULUCF-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien poistumien ja päästöjen yhdistämistä uudeksi yhdeksi ainoaksi pilariksi, joka kattaa maankäytön, metsätalouden ja maatalouden. Ehdotuksessa esitetään myös tavoite ilmastoneutraaliuden saavuttamisesta EU:n tasolla vuoteen 2035 mennessä yhdistetyllä sektorilla. Lisäksi ehdotuksessa määritellään prosessi, jossa komissio esittää vuoden 2025 loppuun mennessä lainsäädäntöehdotuksen jäsenvaltioiden panoksista yhdistetyn maasektorin ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseen.

Valtuuskunnat hyväksyvät yleisesti LULUCF-sektorin tärkeän roolin EU:n ilmastopolitiikassa ja sen yleisten tavoitteiden korottamisen. Muutamat valtuuskunnat ovat kuitenkin alustavissa näkemyksissään ilmaisseet huolensa vuodelle 2030 ehdotetuista kansallisista tavoitteista, esimerkiksi niiden tavoitetasosta, niiden laskentaperusteista ja ehdotetusta uudesta noudattamismekanismista. Monet ovat kyselleet, miten kansalliset erityispiirteet, kuten luonnolliset maantieteelliset olosuhteet ja metsien ikärakenne sekä tarve varmistaa nielujen lisääminen pitkällä aikavälillä on otettu huomioon tavoitteiden jakautumisessa. Suurin osa valtuuskunnista on huolissaan siitä, että ehdotettu prosessi myöhempien vuotuisten tavoitteiden asettamiseksi lineaarisen kehityspolun perusteella kaudelle 2026–2029 ei sovellu alalle, jolle ovat ominaisia suuret vuosittaiset vaihtelut, ja että tästä samasta syystä ei ole tarkoituksenmukaista tarkastaa noudattamista yhtä vuotta vasten. Useat valtuuskunnat ovat myös ilmaisseet huolensa ehdotetun teknisten korjausten mekanismin soveltamisesta ja pyytäneet lisätietoja suunnitellusta prosessista ja tuloksista. Vuoden 2030 jälkeisen ajan suunniteltuun kehikseen liittyy vielä tässä vaiheessa paljon kysymyksiä. Jotkin valtuuskunnat katsovat, että sen sisällyttäminen tähän ehdotukseen saattaa olla ennen aikaista.

Joustomahdollisuuksista käydyissä keskusteluissa on toistaiseksi selvennetty niiden teknisiä näkökohtia ja nykyisiin joustomahdollisuuksiin vuoden 2025 jälkeen tehtäviä muutoksia. On myös pyritty ymmärtämään paremmin taakanjakoasetusta ja LULUCF-asetusta koskevissa ehdotuksissa esitettyjen joustomahdollisuuksien välisiä yhteyksiä, myös Euroopan ilmastolain puitteissa. Vuodesta 2026 alkaen kauden 2021–2025 ylijäämäpoistumien tallettaminen kaudelle 2026–2030 ei ole enää mahdollista. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin jatkaa kaupankäyntiä ylijäämillään. Nykyisestä maankäytön joustosta tehdään toisella kaudella kokonaisvaltaisempi laajentamalla soveltamisalaa hoidetusta metsämaasta kaikkiin maankäytön raportointiluokkiin. Jouston mahdollinen kokonaismäärä jaetaan kahteen osaan, ja sen käytön edellytyksenä on, että EU:n tasolla noudatetaan molempien kausien tavoitteita. Toisella kaudella maankäytön jouston on tarkoitus toimia yhtenä ainoana joustovälineenä, ja sitä voidaan käyttää vuosittaisten vaihtelujen tasaamiseen. Lisäksi voitaisiin tietyin edellytyksin käyttää lisämekanismia niiden jäsenvaltioiden auttamiseksi, jotka kärsivät luonnonhäiriöistä molemmilla kausilla.

Valtuuskunnat tunnustavat yleisesti, että joustomahdollisuudet ovat etenkin luonnonhäiriöiden tapauksissa erittäin tärkeitä, jotta voidaan edistää jäsenvaltioiden kykyä noudattaa korotettuja tavoitteita vuoden 2025 jälkeen. Ne ovat kuitenkin ilmaisseet huolensa ehdotettujen joustomahdollisuuksien riittävydestä tässä suhteessa erityisesti, kun jouston käytettävyys on kytketty EU:n kokonaistavoitteen saavuttamiseen. On esitetty kysymyksiä siitä, että jäsenvaltioilla ei enää ole mahdollisuutta tallettaa LULUCF-sektorin ylijäämäpoistumia "ei debetsaldoa" -kaudelta 2021–2025 käytettäväksi kaudella 2026–2030, ja siitä, että ehdotuksessa ei sallita ylijäämäpoistumien tallettamista toisen velvoitekauden puitteissa vuosittaisten tavoitteiden yhteydessä.

Ehdotus sisältää muutoksia energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta annettuun asetukseen (EU) 2018/1999⁵, joka sisältää kasvihuonekaasupäästöjen ja -poistumien seuranta- ja raportointisäännöt sekä säännöt, joiden avulla seurataan jäsenvaltioiden edistymistä LULUCF-asetuksen mukaisissa tavoitteissaan. Näihin muutoksiin sisältyy toimenpiteitä, joilla parannetaan seurannan ja raportoinnin tarkkuutta, sekä vaatimuksia käyttää päästöjen ja poistumien seurannassa ja raportoinnissa unionin ohjelmissa, kuten Copernicus-ohjelmassa, saatavilla olevaa kehittyntä teknologiaa ja yhteisen maatalouspolitiikan puitteissa kerättyä digitaalista dataa. Koska inventaariojärjestelmiin sovellettavien uusien vaatimusten ansiosta saatavilla on uutta tietoa, jäsenvaltioita vaaditaan lisäksi antamaan kahdelta kaudelta vastaavasti vuosina 2027 ja 2032 toimitettavien vaatimustenmukaisuuskertomusten yhteydessä lisätietoja, mukaan lukien arviointi kansallisten politiikkojen ja toimenpiteiden välisistä synergioista ja kompromisseista, jotta voidaan siirtyä toimintapoliittisempiin toimenpiteisiin ainoastaan tilinpidollisen johdonmukaisuuden varmistamisen sijaan.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1999, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 663/2009 ja (EY) N:o 715/2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/22/EY, 98/70/EY, 2009/31/EY, 2009/73/EY, 2010/31/EU, 2012/27/EU ja 2013/30/EU, neuvoston direktiivien 2009/119/EY ja (EU) 2015/652 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 kumoamisesta (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 1).

Valtuuskunnat ovat ilmaisseet huolia siitä, että uudet seuranta- ja raportointivaatimukset saattavat lisätä merkittävästi kasvihuonekaasuinventaarion monimutkaisuutta, ja jotkin ovat ilmoittaneet, että vaaditut tiedot olisi rajattava siihen, mikä on tarpeen edistymisen seurannan ja sektorin päästöjen ja poistumien tarkastelun kannalta. Useat valtuuskunnat ovat huolissaan myös siitä, että uudet vaatimukset voivat aiheuttaa lisäkustannuksia, hallinnollista rasitusta tai päällekkäistä työtä. Yleisesti ottaen valtuuskunnat katsovat, että teknisellä tasolla on syytä keskustella enemmän, jotta vaatimukset ja niiden vaikutukset ymmärrettäisiin paremmin.

iv) Asetus henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeista⁶

10. Ehdotuksella pyritään edistämään EU:n korotettua tavoitetasoa nostamalla uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vuoden 2030 vähentämistavoitteita ja asettamalla 100 prosentin tavoite vuodelle 2035. Näin edistetään innovointia ja varmistetaan eurooppalaisen autoteollisuuden maailmanlaajuisen kilpailukyvyn säilyminen ja vahvistuminen. Korotettu tavoitetaso muun muassa tukee jäsenvaltioita taakanjakoasetuksen mukaisten sitovien kansallisten tavoitteiden saavuttamisessa.

Euroopan parlamentissa ehdotuksen käsittelystä vastaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta. Esittelijäksi on nimitetty Jan Huitema (Renew, NL). Asiaa koskeva työskentely on hyvin alkuvaiheessa, ja käytettävissä olevien tietojen perusteella lopullista aikataulua ei ole ilmoitettu.

Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa on kuultu ehdotuksesta, mutta ne eivät ole vielä antaneet lausuntojaan.

⁶ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusia henkilöautoja ja uusia kevyitä kuljetusajoneuvoja koskevien hiilidioksidipäästönormien tiukentamisen osalta unionin entistä korkeampien ilmastotavoitteiden mukaisesti (doc. 10906/21 + ADD 1–5).

Slovenian puheenjohtajakaudella ympäristötyöryhmä on tarkastellut ehdotusta ja sen vaikutustenarviointia kolmessa kokouksessa, joihin sisältyy yksi artiklakohtainen tarkastelu. Vaikka alustavissa keskusteluissa on saatu selvennyksiä monilta osin, useimmat valtuuskunnat ovat vielä tarkastelemassa ehdotuksia. Näin ollen niiden näkemykset tai kannat ovat pääasiassa alustavia. Alustavien keskustelujen yhteydessä on kuitenkin saatu käsitys tavoitetasoihin halutusta kunnianhimoisuudesta. On kuitenkin todettava, että jotkin valtuuskunnat eivät ole toimittaneet edes alustavia tietoja ehdotetuista tavoitetasoista tai ovat toimittaneet niitä vain osittain.

Yleinen näkemys on, että autoalan on edistettävä EU:n vuosien 2030 ja 2050 nostettua kokonaistavoitetasoa. Muutamille valtuuskunnille ehdotuksella on keskeinen merkitys kokonaistavoitetasoon saavuttamiseksi ja jotta ne voivat täyttää taakanjakoasetuksen mukaiset korotetut kansalliset tavoitteensa. Jotkin valtuuskunnat ovat korostaneet sitä, että tavoitetaso olisi tarkasteltava johdonmukaisella tavalla 55-valmiuspaketin muiden ehdotusten kanssa ja erityisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetusehdotuksen kanssa.

Keskusteluissa on käsitelty lähinnä korotettuja tavoitteita, mukaan lukien vuodelle 2035 asetettu 100 prosentin tavoite, jonka mukaan kaikkien uusien henkilö- ja pakettiautojen on oltava päästöttömiä kyseiseen ajankohtaan mennessä. Käytännössä tämä merkitsee asteittaista luopumista polttomoottoreista.

Useat valtuuskunnat ovat vaatineet tai voisivat kannattaa korkeampaa tavoitetasoa, koska päästöttömien ajoneuvojen nopeampi käyttöönotto on sekä mahdollista että välttämätöntä kokonaistavoitetasoon vuoksi. Tässä yhteydessä on erityisesti viitattu siihen, että päästöttömät ajoneuvot ovat jo yleistymässä ja että niiden käyttöönoton markkinoilla odotetaan kasvavan merkittävästi. Tavoitetason nostaminen auttaisi nopeuttamaan sekä kyseisten ajoneuvojen käyttöönottoa että kohtuuhintaisuutta, myös käytettyjen ajoneuvojen markkinoilla. Nämä valtuuskunnat haluavat erityisesti aikaistaa 100 prosentin tavoitteen vuodelle 2030. Jotkin ovat tiedustelleet jäsenvaltioiden mahdollisuuksista toteuttaa lisätoimenpiteitä kansallisella tasolla (joissakin jäsenvaltioissa on jo politiikkoja tai suunnitelmia asteittaisen luopumisen toteuttamiseksi komission ehdotuksessa ehdotettua aikaisemmin). Jotkin valtuuskunnat ovat ehdottaneet vuoden 2025 tavoitteiden nostamista ja välitavoitteen asettamista kaudelle 2025–2030, myös henkilö- ja pakettiautojen erottelun vuoden 2030 tavoitteissa kyseenalaistaen.

Muut valtuuskunnat sitä vastoin kannattavat nykyisten vuoden 2025 tavoitteiden sekä henkilö- ja pakettiautojen eroteltujen tavoitteiden säilyttämistä komission ehdottamassa muodossa.

Jotkin valtuuskunnat ovat ilmoittaneet ainakin alustavasti kannattavansa ehdotettua tavoitetasoa, joskin jotkin niistä tietyin varauksin tai sävyeroin. On ehdotettu, että vuodelle 2035 asetettuun 100 prosentin tavoitteeseen olisi liitettävä jonkinlainen poikkeus parhaiten suoriutuville vähäpäästöisille ajoneuvoille vuoteen 2039 saakka.

Useille valtuuskunnille ehdotettu tavoitetaso aiheuttaa huolta, erityisesti vuodelle 2035 asetettu 100 prosentin tavoite, jota muutamat nimenomaisesti eivät voi hyväksyä. Vuoden 2030 tavoitteiden osalta tähän mennessä muutama on ilmoittanut olevansa eri mieltä komission ehdotuksesta. Esitetyt huolet koskevat lähinnä sitä, onko asteittainen luopuminen polttomoottoreista ennen aikaista ja tarvitaanko lisää aikaa. Jotkin ehdottivat, että päätös asteittaisesta luopumisesta olisi tehtävä vasta seuraavassa uudelleentarkastelussa, joka voitaisiin aikaistaa vuoteen 2026. Nämä valtuuskunnat ovat korostaneet tässä yhteydessä joitakin näkökohtia, erityisesti tarvetta ottaa huomioon jäsenvaltioiden erilaiset tilanteet päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönotossa johtuen latausinfrastruktuurin rakentamisen ja ostovoiman eroista, ja sitä, että asteinen luopuminen polttomoottoreista on vastoin teknologianeutraaliuden periaatetta. Lisäksi on korostettu, että valmistuksessa tapahtuvan siirtymän vaikutus ja sen mukanaan tuomat työpaikkojen menetykset olisi huomioitava, mikä edellyttää merkittäviä toimia muun muassa työntekijöiden täydennys- ja uudelleen koulutuksessa. Lisäksi on tuotu esiin kysymyksiä sähkön kohtuuhintaisuudesta sekä akkujen ja raaka-aineiden saatavuudesta.

On pyydetty tarkastelemaan ehdotuksen vaikutusta tiettyjen jäsenvaltioiden käytettyjen autojen markkinoihin korostaen, että päästöttömien ja vähäpäästöisten autojen nopeampi käyttöönotto korkeamman tulotason jäsenvaltioissa voisi johtaa vanhempien saastuttavampien autojen kasvavaan vientiin alhaisen tulotason jäsenvaltioihin. Koska asiaa ei voida käsitellä tässä asetuksessa, ehdotetaan, että komissio seuraa sitä esimerkiksi edistymiskertomuksen/arviointiprosessin puitteissa ja tutkii lähemmin mahdollisia ratkaisuja.

Jotkin valtuuskunnat ovat pyytäneet tai voisivat tukea uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden osuuden huomioon ottamista arvioitaessa tavoitteiden noudattamista ajoneuvovalmistajien taholla. Useat valtuuskunnat kannattavat kuitenkin voimakkaasti komission tätä vastaan esittämiä perusteluja, muun muassa sitä, että nämä polttoaineet on parempi suunnata muille aloille, joilla hiilestä irtautuminen on vaikeampaa.

Muutama valtuuskunta haluaa lopettaa nk. massaan perustuvan parametrin käytön määritettäessä valmistajia koskevia erityisiä päästötavoitteita ja näin toimien jakautumista niiden kesken.

Asetuksen viimeisimmässä tarkistuksessa sovitun päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa kannustavan mekanismin osalta komissio ehdottaa, että se poistetaan asteittain vuoteen 2030 mennessä, koska tavoitteen tiukkuudella näiden ajoneuvojen käyttöönottoa edistetään parhaiten. Tähänastisten kommenttien perusteella useat valtuuskunnat kannattavat tätä, ja jotkin kannattavat asteittaista poistamista jo aikaisemmin, koska ne näkevät sen nykymuodossaan heikentävän tavoitetasoa. Toiset vastustavat ehdotettua asteittaista poistamista korostaen, että se tarjoaa erityisiä kannustimia näiden ajoneuvojen käyttöönottoon jäsenvaltioissa, joissa käyttöönotto on nykyisin vähäistä. Muutamat valtuuskunnat suhtautuvat varauksella pienvalmistajia koskevan poikkeuksen päättymiseen, sillä vaikka sen hyödyt päästöjen vähentämisessä ovat hyvin rajalliset, siinä otetaan huomioon markkinoiden tietyt ominaispiirteet. Muut ovat ilmaisseet kannattavansa ehdotusta.

Alustavat keskustelut ovat tuoneet esiin, että vuodelle 2028 suunnitellun uudelleentarkastelun aikaistamiselle löytyy tukea. Valtuuskunnat ovat esittäneet useita lisäkysymyksiä, joita on tarkasteltava uudelleen tai jotka on sisällytettävä suunniteltuun tilannekatsaukseen (vrt. myös ehdotettuun tavoitetasoon liittyvät keskustelut).

v) Asetus sosiaalisesta ilmastorahastosta⁷

11. Ehdotuksen tarkoituksena on lieventää rakennuksia ja tieliikennettä koskevan päästökauppajärjestelmän sosiaalisia ja jakaumavaikutuksia perustamalla sosiaalinen ilmastorahasto ("sosiaalista ilmastorahastoa koskeva asetus") haavoittuvien kotitalouksien, mikroyritysten ja liikenteen käyttäjien tukemiseksi. Rahasto perustuu jäsenvaltioiden laatimiin ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmiin, ja siitä tuetaan toimenpiteitä ja investointeja, joilla vähennetään haavoittuvien ryhmien päästöjä kyseisillä aloilla. Rahastosta voidaan myös myöntää väliaikaista suoraa tulotukea.

Euroopan parlamentissa asian käsittelyä johtavat valiokuntien yhteiskokousmenettelyssä sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI) että työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta (EMPL). Budjettivaliokunta (BUDG) on yhteistyöhön osallistuva valiokunta, jolla on yksinomainen toimivalta asioissa, jotka koskevat suoraan omia varoja. Esther de Lange (EPP, NL) on nimitetty ENVI-valiokunnan, David Casa (EPP, MT) EMPL-valiokunnan ja Margarida Marques (S&D, PT) BUDG-valiokunnan esittelijöiksi. Ehdotusta koskeva työskentely on hyvin alkuvaiheessa, ja käytettävissä olevien tietojen perusteella lopullisia aikatauluja ei ole ilmoitettu.

Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa on kuultu ehdotuksista, mutta ne eivät ole vielä antaneet lausuntojaan.

⁷ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta (asiak. 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Sosiaalista ilmastorahastoa käsittelevä ad hoc -työryhmä⁸ piti Slovenian puheenjohtajakaudella kolme kokousta sosiaalista ilmastorahastoa koskevan asetuksen käsittelemiseksi. Keskusteluissa pyrittiin selventämään muutamia ehdotuksen tärkeitä yleisiä ja talousarvioon liittyviä näkökohtia. Vaikka yleisesti ollaan yhtä mieltä tarpeesta varmistaa vihreä siirtymä, jossa ketään ei jätetä jälkeen, ja käsitellä ehdotetun rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmän sosiaalisia seurauksia, ehdotus on otettu vastaan vaihtelevasti. Jotkin valtuuskunnat ovat suhtautuneet myönteisesti ylipäänsä ajatukseen rahaston perustamisesta, mutta monet ovat tuoneet esiin merkittäviä huolenaiheita ja pyytäneet selvennyksiä, erityisesti yhteyksistä 55-valmiuspaketin muihin ehdotuksiin, ehdotuksen eri laskelmien perustana olevista tiedoista ja vaikutuksesta jäsenvaltiotasolla. Useat pitävät valitettavana erillisen vaikutustenarvioinnin puuttumista. Valtuuskunnat käyvät yhä tekstiä läpi ja näin ollen niiden kommentit tai kannat ovat olleet pääasiassa alustavia. Ehdotuksen artiklakohtainen tarkastelu aloitetaan Ranskan puheenjohtajakaudella.

Useimpien valtuuskuntien mielestä sosiaalista ilmastorahastoa koskeva asetusta on erottamattomasti yhteydessä tarkistetun päästökauppadirektiivin puitteissa ehdotettuun uuteen rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmään. Jotkin korostavat myös 55-valmiuspaketin muiden ehdotusten, kuten energiaverodirektiivin, sosiaalisia ja jakaumavaikutuksia.

Useat valtuuskunnat korostavat, että sosiaalista ilmastorahastoa koskevaa asetusta koskevien kansallisten kantojen viimeistely edellyttää omia varoja koskevaa päätöstä ja monivuotisen rahoituskehyn (2021–2027) muuttamista koskevien tulevien ehdotusten arvioimista. Muutamat valtuuskunnat ovat huolissaan monivuotisen rahoituskehyn avaamisesta uudelleen ja katsovat, että ehdotetun rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan sosiaalisiin seurauksiin vastaamisessa voitaisiin käyttää nykyisiä varoja. Tässä yhteydessä muutamat valtuuskunnat huomauttivat rahaston soveltamisalan päällekkäisyydestä muihin välineisiin, erityisesti koheesiopolitiikan välineisiin ja elpymis- ja palautumistukivälineeseen sekä kansallisiin toimenpiteisiin nähden.

⁸ Pysyvien edustajien komitea (Coreper I) hyväksyi komitean toimeksiannon 8. syyskuuta 2021 (asiak. 11402/2021 + COR1). Sosiaalista ilmastorahastoa käsittelevä ad hoc -työryhmä raportoi pysyvien edustajien komitean alaisuudessa neuvoston ympäristöasioiden kokoonpanolle ja tarvittaessa talous- ja rahoitusasioiden kokoonpanolle.

Ehdotettujen oikeusperustojen eli SEUT 91 artiklan 1 kohdan d alakohdan (liikenne), SEUT 192 artiklan 1 kohdan (ympäristö) ja SEUT 194 artiklan 1 kohdan c alakohdan (energia) osalta muutamien valtuuskunnat tiedustelivat niiden asianmukaisuudesta ja siitä, olisiko ehdotettujen oikeusperustojen nojalla mahdollista säätää väliaikaisesta suorasta tulotuesta. Neuvoston oikeudellinen yksikkö esitti alustavan analyysin sosiaalista ilmastorahastoa käsittelevän ad hoc -työryhmän yhden kokouksen yhteydessä.

Useat valtuuskunnat ovat kyseenalaistaneet myös sosiaalisen ilmastorahaston suoran hallinnoinnin ja ilmaisseet kannattavansa yhteistyöhön perustuvaa hallinnointia. Lisäksi jotkin valtuuskunnat myös tiedustelivat syitä integroidun ja yhteentoimivan tieto- ja seurantajärjestelmän, johon sisältyy yhteinen tiedonlouhinta- ja riskienarviointiväline, käytölle pakollisena välineenä.

Ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmien sisällön osalta valtuuskunnat pohtivat mahdollisia päällekkäisyyksiä niiden muiden strategioiden kanssa, joita jäsenvaltioiden on määrä laatia, esimerkiksi alueelliset oikeudenmukaista siirtymää koskevat suunnitelmat. Lisäksi useat valtuuskunnat vastustivat sitä, että indikaattorit edistymisen raportointia sekä seurantaa ja arviointia varten vahvistetaan delegoidulla säädöksellä. Ne haluaisivat indikaattorit sääntelytekstin osaksi koheesiopolitiikan lähestymistavan mukaisesti.

Toimien tukikelpoisuuden osalta valtuuskunnat halusivat yksityiskohtaisempaa analyysia rahoitusta saavista toimenpiteistä ja investoinneista, myös rahoituksen jakautumisesta toimenpiteiden ja investointien kesken, sekä rahastosta myönnettävästä väliaikaisesta suorasta tulotuesta. Valtuuskunnat pyysivät myös selvennyksiä "ei merkittävää haittaa" -periaatteeseen ja odottivat saavansa komissiolta teknisiä ohjeita tältä osin.

Sosiaalisen ilmastorahaston koon osalta ehdotuksessa esitetään yhteensä 72,2 miljardia euroa kaudelle 2025–2032. Määrä vastaa periaatteessa 25:tä prosenttia odotetuista tuloista, joita saadaan ehdotetusta rakennusten ja tieliikenteen päästökaupasta. Valtuuskuntien enemmistö tiedusteli komissiolta linjauksesta ja pyysi lisäselvitystä rahastolle ehdotetusta kokonaismäärästä. Useat valtuuskunnat kyseenalaistivat rahaston koon.

Valtuuskunnat ilmaisivat huolensa rahoittamiseen osallistumista koskevista säännöksistä (esim. jäsenvaltioiden olisi rahoitettava vähintään 50 prosenttia ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmien kokonaiskustannuksista käyttäen osan tuloistaan, joita odotetaan kertyvän uuden järjestelmän mukaisesta päästöoikeuksien huutokaupasta). Useat valtuuskunnat pyysivät tältä osin lisäselvennyksiä kaikkiin jäsenvaltioihin sovellettavasta yhdenmukaisesta 50 prosentin kansallisesta yhteisrahoitusosuudesta. Jotkin pitivät osuutta liian suurena.

Rahaston varojen jakamiseen ehdotetun jakomenetelmän osalta valtuuskunnat esittivät useita kysymyksiä ja huolenaiheita sekä liian monimutkaisena pidetystä käytetystä laskukaavasta että jakoperusteista, joita monet valtuuskunnat pitivät epäsoveltuvina niiden kansallisten erityisolosuhteiden käsittelemiseksi ja oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi. Tässä yhteydessä kyseenalaistettiin myös indikaattorien valinta.

Sosiaalisen ilmastorahaston keston osalta useat valtuuskunnat pitivät poliittisesti arkaluonteisena sitä, että sosiaalinen ilmastorahasto kattaa kaksi monivuotisen rahoituskehityksen kautta. Lisäanalyysi on tarpeen. Jotkin valtuuskunnat korostivat, että vuodesta 2025 alkava kahdeksan vuoden kesto rajoittaa tulevaa monivuotista rahoituskehystä. Nykyisessä ehdotuksessa rahasto perustetaan ilman ajallista rajaamista. Rahaston talousarvio on jaettu tällä hetkellä kahteen osaan: 1) määrärahat kaudelle 2025–2027 ja 2) määrärahat kaudelle 2028–2032. Komissio aikoo ehdottaa kaudelle 2025–2027 monivuotista rahoituskehystä koskevan nykyisen asetuksen muuttamista. Se on tarkoitus hyväksyä samanaikaisesti sosiaalisen ilmastorahaston perustamista koskevan perussäädöksen ja omia varoja koskevaa päätöstä koskevan muutoksen kanssa. Vuosiksi 2028–2032 ehdotetaan, että määrä asetetaan saataville vain, jos seuraavassa monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa sovitaan tietyn määrärahamäärän osoittamisesta sosiaaliselle ilmastorahastolle.

Sosiaalista ilmastorahastoa käsittelevän ad hoc -työryhmän toimeksiannon mukaisesti puheenjohtaja on merkinnyt hakasulkeisiin asiaankuuluvat rahoitusnäkökohtia koskevat ehdotuksen ja sen liitteiden säännökset, jotka liittyvät monivuotiseen rahoituskehykseen ja unionin omiin varoihin, mukaan lukien muun muassa rahaston koko ja kesto sekä jakomenetelmä. Hakasulkeissa olevat säännökset ovat niitä, joista mitä todennäköisimmin käydään horisontaalisia talousarvioneuvotteluja.

III LOPUKSI

Pysyvien edustajien komiteaa pyydetään panemaan merkille tämä tilanneselvitys ja sen liitteessä olevat kysymykset periaatekeskustelua varten ja toimittamaan ne neuvostolle (ympäristö) 20. joulukuuta 2021 pidettävää istuntoa silmällä pitäen.

Kysymykset ministereille neuvostossa (ympäristö) käytävää periaatekeskustelua varten

1. *Perustuen poliittiseen arviointiin viidessä ympäristöneuvoston toimivaltaan kuuluvassa asiassa tähän mennessä saavutetusta edistymisestä, mikä voisi olla soveltuva tavoitetaso viiden ilmaston liittyvän aloitteen edistämiseksi edelleen tulevana kuukausina, kun otetaan huomioon ehdotusten monet keskinäiset yhteydet ja myös yhteydet 55-valmiuspaketin muihin ehdotuksiin?*
 2. *Mitkä ovat tältä osin näkemyksenne mukaan arkaluonteisimmat kysymykset näissä viidessä asiassa?*
-