



Brüssel, 8. märts 2022  
(OR. fr)

6668/22

---

---

**Institutsioonidevahelised**

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

---

---

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

**MÄRKUS**

---

Saatja: Eesistujariik

Saaja: Alaliste esindajate komitee / nõukogu

---

Teema: Pakett „Eesmärk 55“

- a) Direktiivi 2003/87/EÜ (millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega 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) läbivaatamine
- c) Määruse (EL) 2018/841 (milles käsitletakse maakasutusest, maakasutuse muutusest ja metsandusest (LULUCF) tulenevat kasvuhoonegaaside heidet ja selle sidumist) läbivaatamine
- d) Määruse (EL) 2019/631 (millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid) läbivaatamine
- e) Määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond
- Poliitiline mõttevahetus
-

1. Selleks, et suunata eespool nimetatud seadusandliku ettepaneku üle toimuvat mõttevahetust järgmisel keskkonna nõukogu istungil 17. märtsil 2022, on eesistujariik valmistanud ette märkuse kahe küsimusega selle lisas.
  2. Alaliste esindajate komiteel palutakse eesistujariigi koostatud märkus ja küsimused teadmiseks võtta ning edastada need eespool osutatud poliitiliseks mõttevahetuseks nõukogule.
-

**Pakett „Eesmärk 55“**  
**– Eesistujariigi märkus –**

**TAUSTTEAVE**

14. juulil 2021 avaldas komisjon paketi „Eesmärk 55“ esimese osa, mida 14. detsembril 2021 täiendati teise osaga ja mis koosneb kolmest energeetikavaldkonna ettepanekust.

Keskkonna nõukogu, transpordi nõukogu ja energeetika nõukogu vaatasid oma detsembri istungil läbi oma pädevusse kuuluvad paketi ettepanekud.

Eesistujariik Sloveenia koostas 22. novembril 2021 eduaruande kogu paketi „Eesmärk 55“ kohta (dokument 13977/21), milles keskendutakse paketi horisontaalsetele aspektidele ja tuuakse esile arutelude käigus tõstatatud peamised küsimused. Kõnealuses aruandes märkis eesistujariik Sloveenia, et töö enamiku ettepanekutega on alles esialgses etapis, eelkõige ettepanekute ulatuse ja keerukuse ning poliitilise tähtsuse tõttu. Arvestades ettepanekute mitmekesisist temaatikat, ei edenenud arutelud kõigi ettepanekute puhul samas tempos. Näib, et suuremat edu on saavutatud paketi esimesse ossa kuuluvate teatavate transpordi- ja energiavaldkonna ettepanekutega ja väiksemat edu keskkonna nõukogu ning majandus- ja rahandusküsimuste nõukogu pädevusse kuuluvate ettepanekutega.

**JÄRGMISED SAMMUD**

Eesistujariik märkis, et esimese kvartali lõpuni kavatseb ta jätkata tehnilist tööd töörühmades, et esitada võimalikult kiiresti iga teksti muudetud versiooni ettepanekud, lahendada võimalikult palju tehnilisi küsimusi töörühma tasandil ning leida võimalikud lahendused poliitilisemat laadi küsimustele.

Sellea seoses on käesoleva märkuse eesmärk teha keskkonna nõukogu pädevusse kuuluva viie ettepaneku puhul kindlaks punktid, mille puhul töörühmades on tehtud tehnilises töös edusamme, et oleks võimalik kiiresti leida kompromiss, samuti punktid, mille puhul töö on käimas, kuid mille osas näib olevat soovitatav jätkata tehnilist arutelu töörühmades, et liikuda kompromissi suunas, ning poliitilisemat laadi punktid, mille puhul võib olla vaja saavutada tasakaal.

## **1. HKSi direktiiv (liidu heitkogustega kauplemise süsteem – HKS)**

Eesistujariik jätkas HKSi direktiivi ja sellega seotud tekstide (turustabiilsusreservi käsitlev otsus, merenduse seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus) läbivaatamist. See töö on võimaldanud saavutada edusamme mitmes peamiselt tehnilises küsimuses ja valmistada ette arutelusid teatud poliitilisemat laadi teemadel.

Paiksete käitiste suhtes kohaldatava HKSi puhul leidis eesistujariik, et on tehtud edusamme komisjoni ettepaneku teatavates tehnilistes aspektides. Delegatsioonid toetasid seega laialdaselt mõningaid turustabiilsusreserviga seotud sätteid (künniseefekti korrigeerimine, lennunduse ja meretranspordi heitkoguste lisamine) ning moderniseerimis- ja innovatsioonifondidega seotud mitterahalisi aspekte (moderniseerimisfondist toetatavate prioriteetsete investeeringute loetelu, moderniseerimisfondi osakaalu suurendamine nende prioriteetsete investeeringute puhul).

Lubatud heitkoguse ühikute (LHÜ) tasuta eraldamist käsitlevaid sätteid, näiteks võrdlusaluste igaaastase maksimaalse vähendamismäära suurendamist, toetas enamik delegatsioone, seda eelkõige ühise eesmärgiga vältida sektoriülese paranduskoefitsiendi kasutuselevõtmist. Paljud delegatsioonid märkisid, et nad on valmis toetama komisjoni ettepanekuid hoida HKSi alla 20 MW käitised ning kehtestada biomassi heitkoguste künniseks 95%, et jätta käitised HKSi välja. Samuti võtsid paljud delegatsioonid positiivselt vastu eesistujariigi ettepanekud suurendada moderniseerimis- ja innovatsioonifondide juhtimise läbipaistvust ja tõhusust. Mõned delegatsioonid väljendasid siiski endiselt kahtlusi seoses LHÜde tasuta eraldamise tingimuslikkusega. Nende sätete üle peetavaid tehnilisi arutelusid tuleb süvendada.

Eesistujariik on kindlaks määranud ka mitu poliitilisemat laadi teemat, mis vajavad täiendavat analüüsi, eelkõige seoses ülemäärade ja turustabiilsusreservi parameetritega, sekkumismehhanismiga ülemäärase hinnatõusu korral (viimane punkt ei ole komisjoni ettepaneku osa, kuid selle kohta on esitatud mitu kirjalikku läbivaatamissettepanekut), HKSi tulude kasutamise liikesriikide poolt, sealhulgas innovatsioonifondi ja moderniseerimisfondi kaudu, nende fondide rahastamisega ning LHÜde tasuta eraldamise trajektooriga seoses piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismiga.

Seoses ettepanekuga laiendada kohaldatavat HKSi merendussektorile märkis eesistujariik laialdast toetust komisjoni ettepanekule. Delegatsioonid toetavad kõnealuseks laiendamiseks valitud geograafilist kohaldamisala.

Arutelud võimaldasid vaadata teksti põhjalikumalt läbi ka tehnilisel tasandil – selle kohaldamisala, meretranspordi nõuete järkjärgulise kehtestamise kestust, aruandlus- ja läbivaatamisklausleid (sh seos IMO kavandatud meetmetega), õigusliku vahendi halduslikku rakendamist, näiteks meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli käsitleva määruse muudatused. Mõned delegatsioonid soovisid arutada reguleeritud üksuse määratlust. Mitu delegatsiooni rõhutas vajadust kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu proaktiivsemalt ennetada ja piirata. Lisaks rõhutasid mõned delegatsioonid vajadust toetada sektori CO<sub>2</sub>-heite vähendamist HKSi tulude kaudu. Mõned delegatsioonid märkisid, et endiselt on vaja analüüsida kohaldamisala laiendamise mõju saarepiirkondadele, eelkõige neid teenindava transpordi tasemele; teised soovitasid võtta arvesse talvise meresõiduga seotud probleeme.

Seoses lennundussektori suhtes kohaldatava HKSi ja rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidi kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSA) kohaldamisega märkis eesistujariik delegatsioonide laialdast toetust komisjoni ettepanekule, eelkõige ettepanekule, mis käsitleb HKSi kohaldamist Euroopa-sisestele lendudele (ning lendudele Ühendkuningriiki ja Šveitsi) ja CORSA kohaldamist üksnes kolmandatesse riikidesse suunduvate või sealt saabuvate rahvusvaheliste lendude suhtes. Paljud delegatsioonid toetasid komisjoni välja pakutud LHÜde tasuta eraldamise kaotamise trajektoori; mitu delegatsiooni leidis, et LHÜde tasuta eraldamise kaotamist tuleks kiirendada, samas kui teised kutsusid üles tegema seda järkjärgulisemalt. Mõned delegatsioonid väljendasid samuti muret seoses sektori ühenduvuse või konkurentsivõime probleemidega, mis on seotud paketi „Eesmärk 55“ kumulatiivse mõjuga lennundussektorile, tunnistades samas sektori kohustust panustada oma õiglase osaga.

Seoses ettepanekuga luua uus, maanteetranspordi- ja ehitussektori suhtes kohaldatav HKS, mida arutati tehnilisel tasandil töörühma 7. veebruari koosolekul ja COREPERi tasandil 4. märtsil, märkis eesistujariik arutelude praeguses etapis märkimisväärseid eriarvamusi komisjoni ettepaneku suhtes ning toonitas, et seonduvatel sotsiaalsetel, majanduslikel ja finantsküsimustel on tugev poliitiline mõõde. Mitu delegatsiooni väljendas praeguses etapis komisjoni ettepaneku suhtes vastuseisu või reservatsioone peamiselt sotsiaalse vastuvõetavusega seotud põhjustel, eelkõige kodumajapidamiste jaoks. Enamik delegatsioone tunnistas siiski, et maanteetranspordi- ja ehitussektori heitkoguste suurenemise probleem on tõesti olemas.

Mõned delegatsioonid kritiseerisid mehhanismi asjakohasust paketi „Eesmärk 55“ eesmärkide saavutamisel, kusjuures mõned delegatsioonid soovitasid kaaluda paketi muudes tekstides ette nähtud standardite ja eesmärkide karmistamist, et saavutada 2030. aastaks ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärk. Teised delegatsioonid tundusid arvavat, et raskused tulenevad sellest, et kodumajapidamiste abistamiseks ei ole piisavaid rahalisi vahendeid. Lõpuks leidsid mõned delegatsioonid, et jõustumise kuupäev on liiga varajane või rakendamine liiga kiire.

Teisest küljest pidas mitu delegatsiooni oluliseks kehtestada nende kahe sektori jaoks lisaks olemasolevatele vahenditele uus HKS, et saavutada liidu ja selle liikmesriikide kliimaeesmärgid. Samuti kaitsesid nad süsteemi kasulikkust võimaliku tulutoova vahendina. Mõned delegatsioonid toetasid ka uue HKS-i laiendamist kõigile fossiilkütustele.

## **2. Jõupingutuste jagamise määrus (JJM)**

Eesistujariik Prantsusmaa jätkas jõupingutuste jagamise määruse tehnilisel tasandil läbivaatamist. Delegatsioonid toetasid laialdaselt liidu uut heitkoguste vähendamise eesmärki jõupingutuste jagamise määruse kohaldamisalasse kuuluvates sektorites. Samuti täheldas esistujariik, et üldiselt toetavad delegatsioonid määruse kohaldamisala muutmata jätmist, kehtivate reeglite säilitamist 2021. ja 2022. aastaks eraldatud heitkoguste suhtes ning Malta juurdepääsu suurendamist heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) paindlikkusele 7 %-ni. Delegatsioonid toetasid laialdaselt ettepanekut luua täiendav vabatahtlik reserv, kuigi mõned delegatsioonid väljendasid kahtlust selle lisaväärtuse suhtes.

Eesistujariik on kindlaks määranud mitu teemat, mille üle tuleks jätkata tehnilisi arutelusid, et liikuda edasi kompromissteksti suunas. Mitu delegatsiooni rõhutas vajadust kajastada tekstis paremini, kuidas toimub lähenemine 2050. aasta kliimaneutraalse saavutamiseks. Paljud delegatsioonid tõid esile, kui tähtis on igaks aastaks eraldatud heitkoguste prognoositavus seoses aastate 2026–2030 trajektoori kavandatud ajakohastamisega 2025. aastal, võttes arvesse COVID-19 pandeemia mõju. Paindlikkuse osas võiks uurida erinevaid võimalusi, tagades samas tasakaalu säilitamise ettepaneku keskkonnaalase terviklikkusega. Mõned delegatsioonid tegid ettepaneku suurendada läbipaistvust seoses igaks aastaks eraldatavate heitkoguste loovutamiselega liikmesriikide vahel. Mõned delegatsioonid väljendasid soovi uurida paindlikkuse muutumist alates HKS-i kehtestamisest, näiteks leevendades selle paindlikkuse kasutamise tingimusi, ning mõned delegatsioonid juhtisid taas tähelepanu vajadusele hinnata HKS-i mõju. Delegatsioonidel olid lahknevad seisukohad ettepaneku suhtes jagada paindlikkus kaheks perioodiks alates LULUCFi määrusest, millel näib olevat siiski oluline seos Euroopa kliimaseaduse järgimisega, mis puudutab sidujate maksimaalset panust.

Lisaks väljendas mitu delegatsiooni muret kavandatud riikliku eesmärgi ambitsioonitaseme pärast, samas kui teised delegatsioonid olid valmis komisjoni kavandatud eesmärgiga nõustuma.

### **3. Maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse määrus (LULUCFi määrus)**

Eesistujariik Prantsusmaa jätkas maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse määruse tehnilisel tasandil läbivaatamist. Arutelud võimaldasid teha edusamme teksti läbivaatamisel, selgitada ettepaneku teatavaid tehnilisi aspekte ja analüüsida eesistujariigi esitatud esialgseid kompromissvariante. Delegatsioonid toetasid laialdaselt eesmärki saavutada 2030. aastaks liidu tasandil netosidumine 310 miljonit tonni CO<sub>2eq</sub>. Eesistujariik võttis samuti teadmiseks delegatsioonide üldise kokkuleppe mitme komisjoni kavandatud sätte, eelkõige järgmise suhtes: kohaldamisala kuni 2030. aastani, 2021.–2025. aasta kohustused, LULUCFi ühikutest saadavate tulude kasutamine, LULUCFi loovutamiste ja konkreetsete leevendamisprojektide vaheline seos, artikli 13a kohased lisahüvitised ja muud tehnilist laadi kohandused. Lisaks selgitasid eesistujariik ja komisjon tehnilise korrigeerimise toimimist, mis võimaldas liikuda selle mehhanismi suhtes edasi ühise arusaama poole.



Eesistujariik on kindlaks määranud mitu teemat, mille üle tuleks jätkata tehnilisi arutelusid ja mille tulemusel koostatakse ettepaneku esimene osaline muudetud versioon. Eesistujariik on esitanud kompromisettepanekute paketi, mille eesmärk on leida tasakaal ühelt poolt täiendava paindlikkuse vahel, et vastata mureküsimustele, mis on seotud eesmärkide ambitsioonitasemega, LULUCFi sektori varieeruvusega aastate lõikes ning eelkõige looduslike häiringute arvessevõtmisega, ning teiselt poolt LULUCFi määruse keskkonnaalase terviklikkuse vahel. Lineaarse trajektoori ja eesmärkide juhtimise osas tervitasid delegatsioonid eesistujariigi välja pakutud esimesi võimalusi võtta paremini arvesse määrusega hõlmatud sektorite varieeruvust aastate lõikes. Mitu delegatsiooni rõhutas vajadust kaaluda paindlikkust üldises raamistikus, sealhulgas võttes arvesse seoseid jõupingutuste jagamise määruse ettepanekuga. Paljud delegatsioonid tegid ettepaneku jätta välja artiklis 13c sätestatud meede, mis käsitleb eesmärkide juhtimist. Delegatsioonidel olid erinevad seisukohad seoses võimaluse kaotamisega paigutada LULUCFi aastate 2021–2025 ühikud aastate 2026–2030 reservi. Mõned delegatsioonid märkisid, et nad on valmis toetama eesistujariigi ettepanekuid, mis käsitlevad VII lisas sätestatud paindlikkusmehhanismi maksimaalse summa uut jaotust, artiklis 13b sätestatud paindlikkusmehhanismi käivitamise tingimuste leevendamist ning looduslike häiringuid käsitlevate sätete kohaldamisala laiendamist igasugusele maale. Paljud delegatsioonid väljendasid huvi võimaluse vastu jätkata ajavahemikul 2026–2030 looduslike häiringute korral kohaldatavate majandusarvestuse sätete kohaldamist. Tuleks jätkata arutelusid kõige sobivama viisi üle, kuidas võtta arvesse looduslike häiringute mõju. COREPER kinnitas oma 4. märtsi koosolekul, et tehnilisel tasandil tuleks jätkata võimaluste läbivaatamist, millega nähakse määruuses ette rohkem paindlikkust, tagades samal ajal selle keskkonnaalase terviklikkuse.

Tehnilisel tasandil peetud arutelude käigus väljendas mitu delegatsiooni muret ka 2030. aastaks kavandatud riiklike eesmärkide pärast, eelkõige mis puudutab nende ambitsioonitaset, eesmärkide arvutamise kriteeriume ja iga-aastast trajektoori. Delegatsioonid väljendasid lahknevaid seisukohti kavandatava 2030. aasta järgse raamistiku suhtes, kuna mitmed delegatsioonid leidsid, et 2030. aasta järgsete sätete kehtestamine on ennatlik, samas kui mõned teised olid selle poolt. Arutelud nende küsimuste üle võiksid hilisemas etapis jätkuda.

#### **4. Määrus, millega kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO<sub>2</sub> -heite normid**

Eesistujariik Prantsusmaa jätkas esimeses kvartalis tööd CO<sub>2</sub>-heite norme käsitleva määruse läbivaatamisega. Näib, et suurem osa lahendamata küsimustest on poliitilist laadi.

Sellela seoses keskenduti aruteludes kolmele peamisele teemale: sõiduautode ja kaubikute CO<sub>2</sub>-heite normide arvulised eesmärgid; väheste registreerimiste eest vastutavatele tootjatele kehtestatud erandi ning heiteta ja vähese heitega sõidukite stimuleerimise kava kaotamine; määruse ettepanekus ette nähtud eduaruannete ja hindamisaruannete sisu ja tähtaeg.

Arvuliste eesmärkide osas väljendas mitu delegatsiooni toetust komisjoni ettepanekule nii sõiduautode kui ka kaubikute osas aastateks 2025, 2030 ja 2035. Mitu delegatsiooni pooldas teatavate eesmärkide suurendamist ja/või kavandamist või isegi vahe-eesmärkide kehtestamist; mõned delegatsioonid kutsusid aga kõigi kergsõidukite või siis üksnes kaubikute puhul üles suuremale järkjärgulisusele või isegi lükkama edasi otsuse heitkoguste 100 % vähendamise eesmärgi kohta pärast 2035. aastat.

Heiteta ja vähese heitega sõidukite stimuleerimise kavaga seoses toetas mitu delegatsiooni komisjoni ettepanekut see 2030. aastaks kaotada; teatavad delegatsioonid soovisid kava säilitada ka pärast 2030. aastat, muutes seda senisest sihtotstarbelisemaks, mõned delegatsioonid soovisid selle üldist säilitamist; teised aga soovisid selle varasemat kaotamist. Seoses väikese arvu registreerimiste eest vastutavatele tootjatele tehtud erandi kaotamisega 2030. aastal oli mitu delegatsiooni valmis komisjoni ettepanekut toetama, mõned delegatsioonid soovisid praegu kehtiva erandi säilitamist, teised soovisid jällegi selle varasemat kaotamist.

Määruse läbivaatamiskorraga seoses väljendas mitu delegatsiooni toetust komisjoni ettepanekule teha läbivaatamine 2028. aastal, osa delegatsioone eelistas vaadata määrus läbi enne 2028. aastat. Muu hulgas soovis mitu delegatsiooni muuta määruses ette nähtud eduaruanded sisukamaks.

## **5. Kliimameetmete sotsiaalfondi määrus**

Eesistujariik Prantsusmaa on alustanud kliimameetmete sotsiaalfondi määruse teksti artiklite kaupa läbivaatamist. Tehnilisel tasandil peetud esialgsete arutelude käigus märkisid mõned liikmesriigid, et nad üldiselt pooldavad fondi ideed ja põhimõtet, teised väljendasid kahtlust kavandatava ülesehituse suhtes ja mõned olid uue fondi loomise suhtes äraootaval seisukohal, osa suhtus ettepanekusse negatiivselt ka seetõttu, et nad ei pooldanud maanteetranspordile ja hoonetele heitkogustega kauplemise süsteemi kehtestamist või seetõttu, et neil on juba olemas sarnane CO<sub>2</sub>-heite maksustamise süsteem.

Eesistujariik täheldas, et delegatsioonid on mitme sätte osas eriarvamusel: kliimameetmete sotsiaalkava sisu piiramine sellega, mis on vajalik ülemäärase halduskoormuse vältimiseks; selgitamine, et fondist võib toetada liikmesriigi praeguseid ja uusi meetmeid; viite lisamine komisjoni metoodikale liikmesriikide abistamiseks uue heitkogustega kauplemise süsteemi mõju prognoosimiseks.

Eesistujariik on kindlaks määranud mitu teemat, mille üle tuleks jätkata tehnilisi arutelusid kompromissversiooni saavutamiseks: liikmesriikide võimalus rahastada kliimameetmete sotsiaalfondi haldamise ja kontrolliga seotud tehnilise abi kulusid, mille summa kuuluks arutamisele eelarveküsimuste organis; kavade kinnitamise menetlus; kavade sisu; aruandluskoormuse proportsionaalsus.

Eesistujariik on kindlaks määranud ka mitu poliitilisemat teemat, mis vajavad põhjalikumat analüüsimist, eelkõige seoses fondi juhtimise, fondi kohaldamisala ja võimalusega teha otseseid sissetulekutoetusi (kahel viimasel on mõju eelarvele).

## ARUTELUKÜSIMUSED

- 1. Millisel määral oleks Teie arvates maanteetranspordile ja hoonetele kohaldatav heitkogustega kauplemise süsteem tõhus vahend heitkoguste vähendamiseks, et saavutada 2030. aastaks eesmärk -55 %? Milliseid võimalusi ja põhiparameetreid (tähtaeg, ulatus jne) peate siin kõige asjakohasemaks, et suurendada sellise meetme vastuvõetavust, tagades samas selle tõhususe? Tugeva vastuseisu korral, milliseid muid konkreetseid meetmeid kavatseksite Euroopa tasandil kehtestada, et tagada kõnealuste sektorite nõuetekohane panus ELi kliimaeesmärkide saavutamisse?*
- 2. Millised peaksid maanteetranspordile ja hoonetele kohaldatava heitkogustega kauplemise süsteemi kehtestamise korral olema kliimameetmete sotsiaalfondi peamised tunnused, et fondist saaks tõhusalt toetada kõige haavatavamaid elanikkonnarühmi?*

---