



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 7. veebruar 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

MÄRKUS

Saatja: Eesistujariik

Saaja: Alaliste esindajate komitee / nõukogu

Teema: *Konkurentsivõime nõukogu 24. veebruari 2022. aasta istungi ettevalmistamine*

Liikuvuse tööstusliku ökosüsteemi tulevik rohepöörde kontekstis
Poliitiline mõttevahetus

Delegatsioonidele edastatakse lisas eesistujariigi märkus „Liikuvuse tööstusliku ökosüsteemi tulevik rohepöörde kontekstis“ konkurentsivõime nõukogu 24. veebruari 2022. aasta istungil peetava poliitilise mõttevahetuse jaoks.

Konkurentsivõime nõukogu istung, 24. veebruar 2022Liikuvuse tööstusliku ökosüsteemi tulevik rohepöörde kontekstis

Euroopa Komisjoni presidendi poolt 11. detsembril 2019 esitatud rohelises kokkuleppes¹ seati Euroopa Liidule (EL) eesmärk saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus. Koosõlas 2015. aasta Pariisi kokkuleppega sätestati see siduv eesmärk 2021. aasta juunis Euroopa kliimamääruses, samuti määras EL kindlaks ambitsioonika vahe-eesmärgi vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55% võrreldes 1990. aasta tasemega (varasem eesmärk -40%).

Sellea seoses sisaldab Euroopa Komisjoni poolt 14. juulil 2021 esitatud pakett „Eesmärk 55“² 13 ettepanekut ELi õigusaktide ajakohastamiseks ja uute algatuste käivitamiseks, et saavutada suurendatud kliimaeesmärgid.

Nende eesmärkide saavutamisse kaasatakse aktiivselt liikuvuse tööstuslik ökosüsteem. Transpordi (sealhulgas rahvusvaheline meretransport ja lennundus) arvele langes 2019. aastal 32% ELi kasvuhoonegaaside heitest, võrreldes 24%ga 2000. aastal³. Nagu on sätestatud säästva ja aruka liikuvuse strateegias, peaks transpordisektor liidu kliimaeesmärkide täitmiseks vähendada 2050. aastaks oma heitkoguseid 90%.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

³ European Environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. „Eesmärk 55“: ambitsioonikas meetmete pakett, mis on Euroopa tööstuse rohepöörde ja kliimakaitse jaoks väga oluline

Paketi „Eesmärk 55“ ettepanekutega muutub põhjalikult liikuvuse ökosüsteemi suhtes kohaldatav õigusraamistik. Liikuvust mõjutavad: ettepanek vaadata läbi heitkogustega kauplemise süsteemi mittekuuluvate sektorite riiklike jõupingutuste jagamise eesmärgid, ettepanek laiendada heitkogustega kauplemise süsteemi maanteesektorile, ettepanek piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi kohta, algatuste „ReFuelEU Aviation“ ja „FuelEU Maritime“ läbivaatamine, alternatiivkütuste taristu direktiivi läbivaatamine, aga ka energiavaldkonnaga seotud läbivaatamised, nagu taastuvenergia direktiivi läbivaatamine, kuna transpordi ümberkujundamine ja elektrifitseerimine suurendab üldist energianõudlust. Autotööstust mõjutavad ka uute kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva määruse läbivaatamine ning tulevased gaasiliste saasteainete heidet (Euro 7) ja sõidukite andmeid käsitlevad tekstid.

Paketi vastuvõtmine ja rakendamine eeldab seega, et liikuvusega seotud tööstus kiirendaks oma majanduskasvu mudeli ja tootmisvahendite ümberkujundamist ning toetaks oma töötajaid. Nõukogu alustas juba Sloveenia eesistumise ajal tööd, et lisaks läbirääkimiste pidamisele asjaomaste sektorite õigusaktide tekstide üle teha paremini kindlaks paketi mõju tööstusele. Konkurentsivõime nõukogus toimus 29. septembril 2021 paketi teemal esimene poliitiline mõttevahetus tööstuse konkurentsivõime seisukohast seoses komisjoni poolt 5. mail 2021 esitatud Euroopa tööstusstrateegia ajakohastatud versiooniga. Lisaks sellele korraldas konkurentsivõime nõukogu (teadusuuringud) 26. novembril 2021 arutelu teadusuuringute ja innovatsiooni panuse üle sektoriüleste eesmärkide, sealhulgas paketi „Eesmärk 55“ transpordi, energeetika, tööstuse, maakasutuse ja metsanduse valdkonna eesmärkide saavutamisse. Konkurentsivõime ja majanduskasvu kõrgetasemeline töörühm on samuti hakanud analüüsima paketi mõju asjaomastele tööstussektoritele. Nendes aruteludes ilmnes ELi liikmesriikide mure paketi mõju pärast tööstusele, eelkõige liikuvuse ökosüsteemile.

Lisaks kinnitati Euroopa tööstusstrateegia⁴ ajakohastamisega taas, et rohe- ja digipööre on kõigis ELi poliitikavaldkondades peamine prioriteet. Selles strateegias tehti ettepanek koostada tegevuskavad kestliku ja digitaalse ülemineku läbiviimiseks siseturu voliniku Thierry Bretoni tutvustatud 14 tööstusökosüsteemis. Seepärast on komisjon korraldanud tööstusfoorumi raames tehtavat tööd, et täpsustada rohe- ja digipöörde läbiviimise juhiseid, kaasates iga ökosüsteemi kõik sidusrühmad. 2022. aasta jaanuaris algatas komisjon liikuvuse ökosüsteemi jaoks ühiste üleminekujuhiste koostamise, millel on keskne roll meie kliimaeesmärkide saavutamisel.

Komisjon kutsus 29. oktoobril 2021 kokku kõikide liikmesriikide majandusteadlased, et analüüsida paketi ettepanekute mõju tööstusele ja täpsustada investeerimisvajadusi. Seda tööd võiks edasi arendada, et viia läbi katseuringuid, jagada parimaid tavasid ja meetodeid, et luua ühine visioon ülemineku mõjust tööstusele ning teha kindlaks ärimudelid ja tegevusprioriteedid.

⁴ COM(2021) 350 final.

2. Liikuvuse tööstuslik ökosüsteem ümberkujundamisega seotud väljakutsete keskmes

Liikuvuse ökosüsteemi kui ELi olulise tööstussektori ees seisab üleminekust kasu saamisel mitmeid väljakutseid: tehnoloogiline ja digitaalne kohandamine, väärtusahelate kohandamine, kriitilise tähtsusega materjalide ja komponentide tarneallikate kontrollimine, töötajate koolitamine ja toetamine, konkurents uute liikuvuse valdkondade uutes turusegmentides (autonoomne liikuvus, kestlik liikuvus jne). Autotööstuses seisavad Euroopa ettevõtjad praegu silmitsi tarnepuudusega (eelkõige pooljuhtide tarnepuudusega), mis takistab ettevõtete taastumist, ning nad peavad põhjalikult ümber kujundama oma tootmisvahendid, sest seadmed, mida on vaja sise põlemismootoriga sõidukite tootmiseks, on elektrisõidukite jaoks kasutatavatest väga erinevad. Kliimaeesmärkide suurendamine ei mõjuta mitte ainult tootjaid, vaid ka alltöövõtjaid, seadmete valmistajaid ja üldisemalt kõiki VKEsid ja ökosüsteemi töötajaid. Autotööstuse ümberkujundamine mõjutab ligikaudu 15 miljonit töökohta Euroopas. Mis puudutab väljakutseid töötajate koolituses, siis EIT InnoEnergy prognoosib näiteks, et ELis luuakse elektriakude sektoris ligikaudu 3–4 miljonit töökohta, millest 800 000 puhul on vaja sellega kaasnevat ümberõpet ja täiendusõpet.

Kiire ülemineku vajadusega seotud investeerimisvajadused on tohutud. Liikuvuse ökosüsteemi ülemineku tegevuskava kohaselt on maanteetranspordi, veeremi, laevade ja õhusõidukite ning taastuvkütuste ja vähese CO₂-heitega kütuste taristu kasutuselevõttuga seotud liidu kliimaeesmärkide saavutamiseks vaja aastatel 2021–2030 võrreldes eelmise kümnendiga hinnanguliselt 130 miljardit eurot lisainvesteeringuid aastas⁵. Lisaks on vaja investeerida veel 100 miljardit eurot aastas taristu rohe- ja digipöördesse⁶. Pidades silmas ülemineku mõju sektorile, on nende ülesannetega toime tulemiseks vaja leida võimalused, mida praegu investeerimiseks kasutada saab. Selle arutelu aluseks on liikuvuse ökosüsteemi ülemineku tegevuskava.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ SWD(2020) 98 final, mis põhineb TEN-Tga seotud hinnangutel ja EIP arvutustel.

Lisaks, nagu arutati 1. veebruaril Lens'is toimunud konkurentsivõime ministrite mitteametlikul kohtumisel, ei ole Euroopa tööstuse kestlikku üleminekut võimalik saavutada, kui uue keskkonnahoidliku tehnoloogia jaoks ei tagata vajalikke tooraineid. OECD prognoosi kohaselt suureneb meie toorainete tarbimine 2011.–2060. aastal 110%, mis on suuresti tingitud rohe- ja digipöörde vajadustest: näiteks prognoosib Maailmapank ainult akudes kasutatavate metallide (koobalt, plii, liitium, mangaan, nikkel jne) nõudluse suurenemist 1000% võrra, juhul kui temperatuuri tõusu piiratakse 2 kraadini.

Samas muudab ELi haavatavaks asjaolu, et nende toorainete tarned ELi sõltuvad suurel määral teatavatest kolmandatest riikidest: ainuüksi Kongo Demokraatliku Vabariigi arvele langeb 60% maailma koobaltitoodangust, samas kui Hiina arvele langeb 98% haruldaste muldmetallide impordist. Nende toorainete stabiilse tarne tagamine on seega väga oluline: selleks peab EL uurima ja rakendama mitmesuguseid meetmeid, sealhulgas kindlustama oma välistarned, arendama ringlussevõttu ja innovatsiooni ning edendama esmaste toorainete tootmist Euroopas. Komisjoni tegevust selles valdkonnas ilmestab näiteks tooraineid käsitleva tegevuskava avaldamine 2020. aasta septembris ja Euroopa tooraineliidu loomine: hiljuti teatas komisjon 400 miljoni euro suuruse fondi loomisest, mida haldavad ühiselt Euroopa tooraineliit ja Euroopa akuliit, et tagada tooraine tarnekindlus elektrisõidukite akude tootmiseks. Nõukogu keskkonnasektoris praegu läbirääkimisel olev Euroopa määrus, mis käsitleb patareisid ja akusid, peab samuti soodustama ringmajanduse põhimõtetel põhineva kestliku tööstussektori tekkimist Euroopas, et vähendada Euroopa sõltuvust impordist.

Kõnealused väljakutsed ei tohi aga varjutada võimalusi, mida need üleminekud pakuvad, näiteks seoses ringmajanduse ja toorainete, vesiniku või vähese CO₂-heitega liikuvusega, luues uusi töökohti uutes sektorites, näiteks võib tuua patareide ja akude ringlussevõtu tööstuse loomise, süsinikdioksiidiheitevabade lennukite, säästvate kütuste või isegi purjekaubalaevade kasutuselevõtmise. Liikuvuse CO₂-heite vähendamine peaks avama uusi ärivõimalusi, pakkudes Euroopa tööstusele ja eelkõige ekspordile võimalust eristuda. Tegelikult võib Euroopa õigusaktide uuenedmine anda Euroopa tööstusele võimaluse toetada oma partnerite CO₂-heite vähendamist.

3. Euroopa vahendid tööstuse toetamiseks rohepöörde käigus

Selleks et saavutada edu selles Euroopa tööstuse ajaloos oma ulatuse ja ambitsioonide poolest enneolematu üleminekus, peab olema täidetud korraga mitu tingimust, näiteks stiimulite ja raamtingimuste osas, et tugevdada Euroopa tööstuse konkurentsivõimet siseturul, et toetada rakendamisel ning kogu väärtusahela ulatuses mitte ainult suurettevõtjaid, vaid ka VKEsid ja keskmise suurusega ettevõtjaid, või lahendada selle üleminekuga seotud tehnoloogilisi probleeme. Otsustava tähtsusega on regulatiivne prognoositavus ja stabiilsus, et võimaldada tööstusel teha pikas perspektiivis õigeid investeerimisotsuseid.

Euroopa tasandil on olemas tegevusvahendeid ja neid võiks tõhusamalt kasutada, et paremini toetada liikuvuse ökosüsteemi üleminekut ja tugevdada Euroopa juhtpositsiooni nii elektrifitseerimise kui ka automatiseerimise ja ühenduvuse abil. Vahendite hulgas, mis võimaldavad Euroopa tööstuspotentsiaali tugeva rahvusvahelise konkurentsi tingimustes täielikult ära kasutada on tööstusliidud, raamprogramm „Euroopa horisont“, Euroopa Investeerimispanka rahastatavad investeeringud, Euroopa riigihanked, olulised üleeuroopalist huvi pakkuvad projektid ja liikmesriikide panus ülemineku kiirendamiseks Euroopa riigiabi eeskirjadega reguleeritavate investeeringute abil. Tööstuse vajaduste rahuldamiseks nähakse Euroopa taasterahastus „NextGenerationEU“ ja ELi 2021.–2027. aasta eelarves rohe- ja digipöörde jaoks ette enneolematult suured investeeringud. Üle 40% taastekulutustest on seotud liikuvuse ökosüsteemiga⁷. Lisaks nähakse Euroopa Komisjoni seadusandlikes ettepanekutes ette üleminekuga kaasnevad mehhanismid (innovatsiooni ja moderniseerimise fondid heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) raames, ettepanek luua paralleelselt HKS-i kavandatud laiendamise ja kliimameetmete sotsiaalfond). Uute loodavate töövõimaluste ära kasutamiseks on töötajatel, eriti VKEde töötajatel vaja ka koolitust ja täiendusõpet. Uute väärtusahelate loomise eelduseks on võime pakkuda selle arengu toetamiseks ja Euroopa konkurentsivõime tagamiseks kvalifitseeritud tööjõudu, eeskujuks on Euroopa akuliidu akadeemia tegevus. Meie mõju suurendamine uute tehnoloogiate standardimisel võib soodustada innovatsiooni ja hõlbustada turulepääsu.

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_en

Selle poliitilise mõttevahetuse raames palutakse liikmesriikidel vastata järgmisele kolmele küsimusele:

- *Kas olete paketi „Eesmärk 55“ rakendamise raames astunud samme tööstuse ümberkujundamisega seotud investeerimisvajaduste hindamiseks? Kas saate tuua konkreetseid näiteid liikuvuse valdkonna sektorite, eelkõige autotööstuse vajaduste kohta?*
 - *Milliseid meetmeid on teie arvates lisaks tööstusliku liikuvuse ökosüsteemi rohepöördeks vajalikele erainvesteeringutele vaja, et hõlbustada ja kiirendada selle ülemineku edenemist, eelkõige innovatsiooni, taristute ja koolituse valdkonnas?*
 - *Milliseid vahendeid tuleks esmajärjekorras kasutada, et tugevdada Euroopa liikuvuse tööstusliku ökosüsteemi tulevast vastupanuvõimet ja konkurentsivõimet, eelkõige selleks, et võimaldada elektri- ja autonoomsete sõidukite arendamist ning kindlustada juurdepääs kriitilise tähtsusega toorainetele?*
-