

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemadel „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist, ning määrust (EL) 2015/757“

(COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD))

ning

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus, millega muudetakse otsust (EL) 2015/1814 seoses lubatud heitkoguse ühikute kogusega, mis lisatakse ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi kuni 2030. aastani“

(COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD))

(2022/C 152/29)

Raportöör: **Stefan BACK**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 13.9.2021 nõukogu, 20.9.2021
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 192 lõige 1 ja artikkel 304
Vastutav sektsioon	põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	25.11.2021
Vastuvõtmine täiskogus	8.12.2021
Täiskogu istungjärk nr	565
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	219/3/13

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee peab kiiduväärseks pürgimust CO₂ heidet kiiremini ja suuremal määral vähendada, et täita Euroopa kliimamääruses ja Euroopa rohelises kokkuleppes seatud eesmärged, ning toetab täielikult üldeesmärki vähendada 2030. aastaks CO₂ heidet 55 % ja saavutada 2050. aastaks CO₂-neutraalne majandus.

1.2. Komitee toetab kavandatud meetmeid ning peab seepärast äärmiselt oluliseks kavandatava üleminekuga kaasnevat probleeme asjakohaselt käsitleda ja lahendada. Komitee arvates on see peamine edu pant.

1.3. Seepärast on oluline väga hoolikalt analüüsida ka kavandatud meetmete võimalikku negatiivset mõju Euroopa tööstuse ja teenuseosutajate konkurentsivõimele, seda nii CO₂-mahukates sektorites kui ka üldiselt ning kui võimalik tuleb võtta meetmeid, et hoida ära negatiivset sotsiaalset mõju majandusele ja negatiivseid sotsiaalseid tagajärgi, nagu tööpuudus, energiaostuvõimetus või liikuvusvaesus.

1.4. Komitee võtab teadmiseks, et vahendid oskuste täiendamiseks ja ümberõppeks ning ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ettepanekust tuleneva negatiivse sotsiaalse mõju kõrvaldamiseks sõltuvad saatusest, mis ootab ettepanekuid, sealhulgas kliimameetmete sotsiaalfondi loomise ettepanek, mida kaasseadusandjad alles menetlevad. Kuigi komitee kiidab need ettepanekud kui sellised heaks, kahtleb ta siiski, kas olemasolevatest vahenditest piisab isegi siis, kui rahastamisetpanekud märkimisväärsete muudatusteta heaks kiidetakse.

1.5. Samuti tuleb arvesse võtta seda, kuidas kliimaküsimusi lahendatakse kogu maailmas, ning vältida lahknevusi, mis võivad seada Euroopa ettevõtteid ebasoodsasse olukorda. Komitee viitab seoses sellega mh oma arvamusele piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi (CBAM) kohta.

1.6. CO₂ heite vähendamise kiirem tempo ja suured eesmärgid ning kasvuhoonegaaside saastekvootide väiksem kättesaadavus tähendavad suuremaid kulusid kõigile heitkogustega kauplemise süsteemi hõlmatud sektoritele. Kuigi mõnda sektorit kaitseb piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism (CBAM), mõjutab see negatiivselt konkurentsivõimet maailmaturul, välja arvatud juhul, kui suur hulk riike järgib ELi eeskujut, ent see ei ole veel teada. Vaja võib minna ekspordi toetamise meetmeid ja komitee juhhib tähelepanu vajadusele leida WTO raamistikuga kooskõlalised tõhusad lahendused, milleks Euroopa Komisjon peaks viivitamata alustama poliitilist tegevust. Lisaks tuleb kõiki ELi kahepoolseid kaubanduslepinguid vastavalt muuta.

1.7. Komitee kaalub samuti küsimust, kas heitkogustega kauplemise süsteemi muutmisest tingitud kulutaseme tõus võib negatiivselt mõjutada COVID-19 kriisi järgseid taastumisväljavaateid.

1.8. Komitee juhhib tähelepanu asjaolule, et meretransport on üks neid sektoreid, kus on eriti keeruline ja kulukas CO₂ heidet vähendada 2030. aastaks, ent siiski on sektor teatanud, et saavutab 2050. aastaks kliimaneutraalsuse. Komisjon peaks uurima, kas kavandatud meretranspordi hõlmamine võib põhjustada lubatud heitkoguse ühikute üldist hinnatõusu, mis mõjutab kõiki heitkogustega kauplemise süsteemi kuuluvaid sektoreid.

1.9. Komitee pooldab põhimõtteliselt ettepanekut laiendada heitkogustega kauplemise süsteemi kohaldamisala kolmandate riikide laevadele ning sõitule kolmandate riikide sadamatest ja sadamatesse, ent juhhib ta siiski tähelepanu Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) käimasolevale tööle, et jõuda meretranspordi heitkoguste osas ülemaailmse lahenduseni, ning julgustab ELi tegema aktiivselt tööd IMO lahenduse saavutamiseks.

1.10. Seoses sellega, et heitkogustega kauplemise süsteemi otsustati laiendada hoonetele ja maanteetranspordile paralleelsüsteemi kujul, kuhu on hõlmatud kütusetarnijad kui kauplemises osalejad, märgib komitee, et peamine mõju hoonete eest vastutavatele isikutele, transpordiettevõtjatele ja sõiduautode omanikele on hinnasignaal, niivõrd kui kütusetarnija laseb kauplemiskuludel mõjutada kütusehinda. Sellel on märkimisväärne mõju leibkondadele/tarbijatele ja ettevõtetele.

1.11. Kuna vaadeldaval juhul ei ole heitkogustega kauplemise süsteemi kuuluvad osalejad asjakohaste sektorite, st maanteetranspordi või hoonehalduse sektori tegelikud osalejad, vaid kütusetarnijad, on asjakohase sektori osalejate võimalused oma olukorda mõjutada väga piiratud ja paljudel juhtudel olematud. Seega võetakse kasutusele hinnasignaal, millel on sarnane mõju näiteks maksutõusule. Seetõttu puudub suurel määral heitkogustega kauplemise süsteemi tavapärase lisaväärtus.

1.12. Süsteemi maanteetranspordile laiendamise mõju võib olla eriti tuntav leibkondadele, kellel ei ole võimalik rahalistel või muudel põhjustel valida elektri- või alternatiivkütusel töötavat sõidukit, ja raskeveokitranspordile, mille puhul – eelkõige kaugtranspordis – reaalsed alternatiivid fossiilkütustele seni puuduvad.

1.13. Seoses süsteemi laiendamisega maanteetranspordile märgib komitee, et selle meetme kasuks otsustati erasektori, ametiühingute ja valitsusväliste organisatsioonide skeptilistest seisukohtadest hoolimata. Näib, et nendel seisukohtadel on olnud väike kaal võrreldes eraisikute ja akadeemiliste ringkondade seisukohtadega. Kuna seadusandlus on poliitiline protsess, millel on ühiskondlik mõju, on komitee seisukohal, et otsustusprotsessis peaks olema kesksel kohal laialdane arvestamine ühiskonnale, sealhulgas majandusele ja tööhõivele avalduva mõjuga.

1.14. Komitee juhhib tähelepanu asjaolule, et liidusisese laevanduse, hoonete ja maanteetranspordi suhtes kohaldatakse jätkuvalt jõupingutuste jagamise määrust ning et heitkogustega kauplemise süsteemi tulemused nendes sektorites lähevad arvesse jõupingutustena, mida liikmesriigid teevad nimetatud määruuses sätestatud kohustuste täitmiseks. Transpordisektorit mõjutavad ka heitenormid, hoonetesektorit energiatõhususe sätted ning mõlemat sektorit lisaks veel taastuvenergia direktiiv. Seepärast juhhib komitee tähelepanu vajadusele, et komisjon ja liikmesriigid käsitleksid süsteemide ühitamist sujuvalt ja läbipaistvalt.

1.15. Komitee kiidab heaks ettepaneku korrigeerida mahtusid ning parandada seoses turustabiilsusreserviga stabiilsust ja prognoositavust. Samuti kiidab komitee heaks turustabiilsusreservi loomise, sealhulgas seoses maanteetranspordi ja hoonete heitkogustega kauplemisega.

2. Arvamuse taust

2.1. Komisjon on esitanud järgmised kaks ettepanekut heitkogustega kauplemise süsteemi ajakohastamiseks ja laiendamiseks:

- direktiivi ettepanek, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist, ning määrust (EL) 2015/757 (COM(2021) 551 – 2021/0211 (COD)) (heitkogustega kauplemise süsteemi ettepanek);
- otsuse ettepanek, millega muudetakse otsust (EL) 2015/814 seoses lubatud heitkoguse ühikute kogusega, mis lisatakse ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi kuni 2030. aastani (COM(2021) 571 – 2021/0202 (COD)) (turustabiilsuse ettepanek).

2.2. Need ettepanekud on osa paketi „Eesmärk 55“, millega soovitakse luua õigusraamistik, mille abil saavutada Euroopa kliimamääruses seatud eesmärk vähendada õiglasel, kulutõhusal ja konkurentsivõimelisel viisil 2030. aastaks CO₂ heidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

2.3. See eesmärk on kavas saavutada kolmeteistkümne seadusandliku ettepaneku abil, mis on vastastikku seotud ning hõlmavad hinnakujundust, sihtide seadmist, standardite kehtestamist ja toetusmeetmeid.

2.4. Kõnealuste ettepanekutega kavatakse luua tugevam heitkogustega kauplemise süsteem ja laiendada heitkogustega kauplemist mere- ja maanteetranspordile ning hoonetele. Lennundussektori heitkogustega kauplemise süsteemi käsitlevaid täiendavaid ettepanekuid käsitletakse eraldi arvamuses.

2.5. Need ettepanekud on seotud ettepanekutega energia maksustamise direktiivi⁽¹⁾ ajakohastamise ja piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi⁽²⁾ kohta. Need on seotud ka ettepanekuga võtta vastu määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond,⁽³⁾ mille eesmärk on leevendada heitkogustega kauplemise süsteemi ettepanekust tulenevat negatiivset sotsiaalset mõju.

2.6. Heite vähendamise eesmärgi suurendamine 43 %-lt 61 %-le 2030. aastaks tähendab, et heidet tuleb igal aastal kasvavas tempos vähendada praeguse 2,2 % asemel 4,2 %. Seda on kavas teha igal aastal saadaolevate lubatud heitkoguse ühikute arvu vähendamise kaudu. Kui piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism (CBAM) on täielikult kasutusele võetud, siis selle mehhanismiga kaitstavates sektorites (tsement, teras, väetised, alumiinium ja elekter) lubatud heitkoguse ühikuid tasuta ei eraldata. See on nii ka hoonete ja maanteetranspordi puhul, kus kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu ei ole ette näha.

2.7. Heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamine maanteetranspordile ja hoonetele on seotud ka ettepanekuga jõupingutuste jagamise määrase ajakohastamiseks⁽⁴⁾.

3. Üldised märkused

Heitkogustega kauplemise süsteemi ettepanek üldiselt

3.1. Komitee peab kiiduväärseks pürgimust CO₂ heidet kiiremini ja suuremal määral vähendada, et täita Euroopa kliimamääruses ja Euroopa rohelises kokkuleppes seatud eesmäärke. Komitee toetab täielikult üldeesmärki vähendada 2030. aastaks CO₂ heidet 55 % ja saavutada 2050. aastaks CO₂-neutraalne majandus. Samuti toetab komitee põhimõtet „saastaja maksab“. Nagu näitas ka hiljutine valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli (IPCC) aruanne, on kliimamuutuste leevendamiseks vaja kiireid ja tugevaid meetmeid.

3.2. Seepärast on oluline väga hoolikalt analüüsida ka kavandatud meetmete võimalikku negatiivset mõju Euroopa tööstuse ja teenuseosutajate konkurentsivõimele, seda nii CO₂-mahukates sektorites kui ka üldiselt ning kui võimalik tuleb võtta meetmeid, et hoida ära negatiivset sotsiaalset mõju majandusele ja negatiivseid sotsiaalseid tagajärgi, nagu tööpuudus, energiaostuvõimetus või liikuvusvaesus.

⁽¹⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0563>.

⁽²⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0564&qid=1634050477623>.

⁽³⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX:52021PC0568>.

⁽⁴⁾ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/proposal-amendment-effort-sharing-regulation-with-annexes_en.pdf.

3.3. Samuti tuleb arvesse võtta seda, kuidas kliimaküsimusi lahendatakse kogu maailmas, ning vältida lahknevusi, mis võivad seada Euroopa ettevõtteid ebasoodsasse olukorda ja/või põhjustada sotsiaalseid probleeme, näiteks energiaostuvõimetust või liikuvusvaesust. Komitee kahtleb, et nendele probleemidele on liiga vähe tähelepanu pööratud ja pakutud lahendused ei tundu täiesti piisavad.

3.4. Sotsiaalse mõju osas tekib ilmne vajadus oskuste täiendamise ja ümberõppe järele, et töötajatel oleks võimalik kohaneda ja et tagada neile uued vajalikud oskused. Lisaks põhjustab selline leibkondadele avalduv mõju nagu suuremad elektri- ja liikuvuskulud tõenäoliselt energiaostuvõimetust ja liikuvusvaesust, kusjuures liikuvusvaesus on iseäranis valdav kaugetes ja hõredalt asustatud piirkondades. Nende probleemide lahendamiseks on kavas võtta mitmesuguseid leevendusmeetmeid, mida rahastatakse suures osas heitkogustega kauplemise süsteemi tuludest, sealhulgas liikmesriikidele kuuluvatest tuludest ja kavandatud kliimameetmete sotsiaalfondi rahastamiseks mõeldud tuludest. Komitee võtab teadmiseks, et nende probleemide lahendamiseks olemasolevad vahendid sõltuvad nende ettepanekute saatusel, mida kaaseadusandjad alles menetlevad. Komitee hinnangul on nende probleemide lahendamise kulud märkimisväärsed ja püsivad. Seepärast kahtleb komitee samuti, kas olemasolevatest vahenditest piisab isegi siis, kui rahastamissettepanekud märkimisväärselt muudatusteta heaks kiidetakse, pidades meeles kavandatud üleminekuga seotud inimeste hulka ja selleks vajalikku aega.

3.5. Kuigi CO₂ heite vähendamise kiirem tempo ja suured eesmärgid ning kasvuhooonegaaside saastekvootide väiksem kättesaadavus toovad kaasa keskkonnakasu, tähendavad need ühtlasi suuremaid kulusid kõigile heitkogustega kauplemise süsteemiga hõlmatud sektoritele. Ehkki tänu lubatud heitkoguse ühikute tasuta kättesaadavaks tegemisele ja mõne sektori puhul piiril kohaldatava süsinikdioksiidi kohandusmehhanismi rakendamisele kulumõju väheneb, ei kohaldata neid meetmeid kõigile sektoritele, mis kasutavad energiat mitmesugustes protsessides ja hakkavad siseturul rinda pistma kolmandate riikide konkurentidega. Samuti ei kaitse need meetmed suurenenud kulutaseme tõttu ELi ettevõtteid välisurgudel valitseva ebasoodsa konkurentsiolekuga eest.

3.6. Komitee juhib tähelepanu ka sellele, et jääb lahtiseks, kas heitevabad tooted muutuvad piisavalt ligitõmbavaks, et kompenseerida heitkogustega kauplemise süsteemist tingitud kulude erinevust, või kas heitkogustega kauplemise süsteemiga samaväärset kulumõju avaldavad meetmed võetakse maailmaturgul üldiselt kasutusele. Kui seda ei juhtu, võib Euroopa ettevõtete konkurentsivõime maailmaturul muutuda problemaatiliseks.

Seetõttu tekib küsimus, kas kolmandatesse riikidesse eksporditavad tooted või teenused tuleks heitkogustega kauplemise süsteemist välja jätta või tuleks kaaluda muid toetusmeetmeid. Tundub kaheldav, kas innovatsioonitoetusest, mis näib olevat ainus WTO raamistikuga kooskõlaline toetusmeede, piisab võimaliku konkurentsivõimeprobleemi lahendamiseks.

3.7. Samuti tuleb küsida, kas heitkogustega kauplemise süsteemi muutmise tingitud kulutaseme tõus võib negatiivselt mõjutada COVID-19 kriisi järgseid taastumisväljavaateid. Komitee kahtleb, kas seda ohtu on piisaval määral arvesse võetud.

3.8. Komiteel on hea meel tõdeda, et heitkogustega kauplemise süsteemi ettepanekus nähakse ette kasutada heitkogustega kauplemise süsteemi tulusid mitmel viisil – kas komisjoni omavahendite kaudu või kooskõlas liikmesriikide tulude kasutust käsitlevate sätetega – kestlikkuse, sealhulgas sotsiaalse mõju edendamiseks üleminekul CO₂-neutraalsele ühiskonnale.

3.9. Komitee rõhutab, et eespool esitatud märkusi ei tuleks käsitada mitte selliselt, nagu oleks küsimärgi alla seatud kiireloomuline vajadus võtta meetmeid heite negatiivse kliimamõju leevendamiseks, vaid kui hoiatust ohust, et sellel võib olla negatiivne mõju nii ühiskonna kui ka konkurentsivõime seisukohast, kui eespool tõstatatud küsimusi ei käsitleta ega lahendata.

Meretranspordile laiendamine

3.10. Komitee peab teretulnuks asjaolu, et kõigi ELi sadamatesse saabuvate või sealt väljuvate laevade suhtes kehtivad samad eeskirjad. Sellest hoolimata on muidu HKSiga hõlmatud ELi laevaomanike või käitajate kulude tase kõrgem kui ELi-välistel konkurentidel, kes pealegi sageli vähendavad oma kulusid sotsiaalse dumpingu kaudu. EL peab sellistele probleemidele rohkem tähelepanu pöörama.

3.11. Samuti tuleks arvesse võtta asjaolu, et meretransport on üks neid sektoreid, kus on eriti keeruline ja kulukas CO₂ heidet vähendada, ning et seetõttu võib meretranspordi hõlmamine põhjustada lubatud heitkoguse ühikute üldist hinnatõusu, mis mõjutaks heitkogustega kauplemise süsteemi kuuluvate sektorite konkurentsivõimet üldiselt.

3.12. Vastavalt heitkogustega kauplemise süsteemi ettepanekule piirdub heitkogustega kauplemise süsteem merendus-sektoris laevadega, mille kogumahutavus on enam kui 5 000 brutotonni, mis on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2015/757,⁽⁵⁾ mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret. Sellel võib olla soovitudle vastupidine mõju, mis seisneb selles, et hakatakse rohkem ehitama alla 5 000-tonniseid uusi laevu või rekonstrueerima laevu nii, et nad jääksid allapoole 5 000-tonnise kogumahutavuse piirväärtust. Mõistlik lahendus oleks künnist märkimisväärselt alandada ja kehtestada ELi HKS näiteks laevadele, mille tonnaaz on rohkem kui 400 brutotonni. Veel üks lahendus võiks olla seirekohustuse vastav kohandamine.

3.13. Kuigi komitee pooldab põhimõtteliselt ettepanekut laiendada heitkogustega kauplemise süsteemi kohaldamist kolmandate riikide laevadele ning sõitule kolmandate riikide sadamatest ja sadamatesse, juhib ta siiski tähelepanu Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) käimasolevale tööle, et jõuda meretranspordi heitkoguste osas ülemaailmse lahenduseni, ning julgustab ELi tegema aktiivselt tööd IMO lahenduse saavutamiseks.

Süsteemi laiendamine hoonetele ja maanteetranspordile paralleelsüsteemi kujul

3.14. Valitud paralleelsüsteemi lahendus, mis hõlmab kütusetarnijad kui kauplemises osalejad, tähendab, et peamine mõju hoonete eest vastutavatele isikutele, transpordiettevõtjatele ja sõiduautode omanikele on hinnasignaal, niivõrd kui kütusetarnija laseb kauplemiskuludel mõjutada kütusehinda. Kui see juhtub, võib mõju olla märkimisväärne nii leibkondadele/tarbijatele kui ka ettevõtetele.

3.15. Seoses süsteemi laiendamisega maanteetranspordile märgib komitee, et selle meetme kasuks otsustati erasektori, ametiühingute ja valitsusväliste organisatsioonide skeptilistest seisukohtadest hoolimata. Näib, et nendel seisukohtadel on olnud väike kaal võrreldes eraisikute ja akadeemiliste ringkondade seisukohtadega. Kuna seadusandlus on poliitiline protsess, millel on ühiskondlik mõju, on komitee seisukohal, et otsustusprotsessis peaks olema kesksel kohal laialdane arvestamine ühiskonnale, sealhulgas majandusele ja tööhõivele avalduva mõjuga.

3.16. Mõju võib olla eriti tuntav leibkondadele, kellel ei ole rahalistel või muudel põhjustel võimalik valida elektri- või alternatiivkütusel töötavat sõidukit, ja raskeveokitranspordile, mille puhul – eelkõige kaugtranspordis – reaalsed alternatiivid fossiilkütustele seni puuduvad.

3.17. Suurenenud nõudluse korral tõusevad tõenäoliselt ka alternatiivkütuste hinnad, pidades eelkõige silmas taastuvkütuseid käsitlevaid rangeid õigusakte, mis piiravad kättesaadavust ja suurendavad kulusid.

3.18. Tundub, et heitkogustega kauplemise süsteemi oluline omadus ja suur lisaväärtus on see, et asjakohaste sektorite osalejad julgustatakse süsteemist tuleneva koormuse vähendamiseks tegutsema, muutes oma käitumist või eri viisidel arenedes. Kuna vaadeldaval juhul ei ole heitkogustega kauplemise süsteemi kuuluvad osalejad asjakohaste sektorite, st maanteetranspordi või hoonehalduse sektori tegelikud osalejad, vaid kütusetarnijad, on asjakohase sektori osalejate võimalused oma olukorda mõjutada väga piiratud ja paljudel juhtudel olematud. Seega võetakse kasutusele hinnasignaal, mille mõju sarnaneb näiteks maksutõusu mõjule. Seetõttu puudub suurel määral heitkogustega kauplemise süsteemi tavapärase lisaväärtus.

Meretranspordi, hoonete ja maanteetranspordi sektoris kohaldatava heitkogustega kauplemise süsteemi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu jõupingutuste jagamise määruse (EL) 2018/842⁽⁶⁾ ühitamine

3.19. Komitee võtab teadmiseks, et liidusisese laevanduse, hoonete ja maanteetranspordi sektoris jätkatakse jõupingutuste jagamise määruse kohaldamist ning et neid sektoreid mõjutavad ka muud uued eeskirjad, mis on seotud paketi „Eesmärk 55“, nt energiatõhususe direktiiv,⁽⁷⁾ taastuenergia direktiiv⁽⁸⁾ või mootorsõidukite heite nõuded. See näib tähendavat, et heitkogustega kauplemise süsteemist tulenevad heitetasemed nendes sektorites lähevad arvesse jõupingutustena, mida liikmesriigid teevad jõupingutuste jagamise määruuses sätestatud kohustuste täitmiseks. Ühtlasi näib see tähendavat, et liikmesriikidel säilib regulatiivne suutlikkus kehtestada kõnealustele sektoritele lisakohustusi, et aidata

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/842, 30. mai 2018, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (ELT L 156, 19.6.2018, lk 26).

⁽⁷⁾ COM(2021) 558 final.

⁽⁸⁾ COM(2021) 557 final.

täita oma jõupingutuste jagamise määrusest tulenevaid kohustusi. Samal ajal kohaldatakse ka jõupingutuste jagamise määruse sätteid paindlikkuse ja õigluse kohta. Seepärast juhib komitee tähelepanu selle olulisusele, et komisjon ja liikmesriigid käsitleksid nende eri süsteemide ühitamist sujuvalt ja läbipaistvalt.

Ettepanek turustabiilsuse kohta

3.20. Komitee võtab teadmiseks, et kohandatakse lubatud heitkoguse ühikute koguarvu arvutamist, eesmärgiga võimaldada turustabiilsusreservil käsitleda ka lennundus- ja merendussektorit, ning muudetakse nn reservi lisamise määra, et täiendada turustabiilsusreservi loomisega tagada paindlikkuse aspekt.

3.21. Samuti kiidab komitee heaks turustabiilsusreservi loomise kui sellise, sealhulgas seoses maanteetranspordi ja hoonete heitkogustega kauplemisega.

3.22. Komiteel on hea meel märkida muudatusi Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuses (EL) 2015/1814⁽⁹⁾ turustabiilsusreservi kohta ja kavatsust võtta arvesse lennu- ja meretranspordi ning hoonete ja maanteetranspordi vajadusi. Komitee hindab eesmärki parandada lubatud heitkoguse ühikute kättesaadavuse prognoositavust ja stabiilsust. Samuti võtab komitee meelsasti teadmiseks ettepaneku pikendada protsendimäärade ja lubatud heitkoguse ühikute kahekordistamist, et võimaldada piisava arvu lubatud heitkoguse ühikute paigutamist turustabiilsusreservi.

Brüssel, 8. detsember 2021

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Christa SCHWENG

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. oktoobri 2015. aasta otsus (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist ning millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ (ELT L 264, 9.10.2015, lk 1).