

## SELETUSKIRI

### **Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond, eelnõu kohta**

#### **1. Sissejuhatus**

Euroopa Ülemkogu kinnitas 2020. a detsembris Euroopa Liidu uue siduva eesmärgi vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet võrreldes 1990. aastaga vähemalt 55% võrra. 2050. aastaks on eesmärk saavutada kliimaneutraalsus ehk olukord, kus kasvuhoonegaaside heide ja sidumine on tasakaalus ehk kasvuhoonegaaside netoheide on null. ja majanduskasv on ressursside kasutuse kasvust eraldatud. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt vastu võetud Euroopa kliimamääruses<sup>1</sup>.

14. juulil 2021. a esitas Euroopa Komisjon kliima- ja energiaalaste õigusaktide paketi „Eesmärk 55“. Kuna suurendati kliimaeesmärke, siis selles ettepanekute pakettis suurendatakse ka kõigi sektorite panust. Sellega seotult tehakse ettepanek muuta ELi heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi direktiivi ja luua eraldiseisev heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem (HKS) hoonetele ja maanteetranspordile, mis tähendaks üleminekut lubatud heitkoguse ühikute (LHÜ) müügile enampakkumisel (turuhinnaga) neis sektorites fossiilsetest allikatest pärit energia kasutusel. Ettepaneku kohaselt peaks see aitama täiendavalt kaasa fossiilkütuste tarbimise vähendamisele ning seeläbi kasvuhoonegaaside heide vähendamisele. Samas on fossiilkütuste hinnatõusul suhteliselt suurem mõju just haavatavate leibkondadele, mikroettevõtjatele ja transpordikasutajatele, kelle sissetulekust kulub energiale ja transpordile suurem osa kui teistel, ning kel ei pruugi hajusamalt asustatud piirkondades olla piisavat ligipääsu alternatiivsetele ja samas soodsatele transpordivahenditele. Komisjoni hinnangul on selline hinnamõju tõenäoliselt tuntavam väiksema kuni keskmise sissetulekuga liikmesriikides, piirkondades ja elanikkonna rühmades. Selle koormuse leevendamiseks teeb komisjon ettepaneku luua kliimameetmete sotsiaalfond (edaspidi fond).

CO<sub>2</sub> hinnastamisega kaasnevale kütuse hinnatõusule lisaks kaasneb komisjoni ettepaneku kohase uute sektorite HKSi arvamisega ka kauplemistulu, mida saab kasutada haavatavatele rühmadele lisanduva koormuse leevendamiseks loodava fondi kaudu. Komisjon esitab (tõenäoliselt enne 2021. aasta lõppu) eraldiseisva ettepaneku võtta osa maanteetranspordi ja hoonete sektori uue HKSi tulust kasutusele EL eelarve omavahendina ehk kanda see liidu eelarvesse. Fondi maht vastaks 25%-le komisjoni prognoosi kohasest maantee ja hoonete sektori kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise tulust, see on komisjoni 2021. a juuli prognoosi alusel EL üleselt hinnanguliselt 72,2 miljardit eurot jooksevhindades aastateks 2025-2032. Sellest praeguse, 2021-2027 pikaajalise EL eelarve perioodil oleks aastateks 2025-2027 kasutada 23,7 miljardit eurot. Fondi vahendid jaotatakse liikmesriikide vahel arvestades näitajaid, mis peegeldavad seda, kui palju mõjutab liikmesriike maanteetranspordi ja hoonete sektorite hõlmamine heitkogustega kauplemise süsteemi. Nendeks on maapiirkondades suhtelises vaesuses elavate inimeste osakaal; kodumajapidamistes kütuse

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

põletamisel tekkiva CO<sub>2</sub> heite kogus; nende suhtelises vaesuses elavate leibkondade protsent, kellel on võlgnevused kommunaalteenuste eest; rahvaarv; liikmesriigi jõukus (rahvuslik kogutulu (RKT) inimese kohta ostujõudu arvestades) ning hoonete ja maanteetranspordi heite osakaal nende sektorite ELi koguheitest. Läbi fondi jaotatakse kaudselt hoonete ja maanteetranspordi HKS tulused liikmesriikide vahel ümber nende riikide kasuks, kus uuest heitkogustega kauplemise süsteemist potentsiaalseid haavatavaid on rohkem.

Fondi eesmärgi – CO<sub>2</sub> hinnastamise hinnamõju leevendamine – saavutamiseks saab fondist toetada meetmeid ja investeeringuid hoonete energiatõhususse ning null- ja vähese heitega liikuvusse ning samuti on võimalik pakkuda ajutisi sissetulekutoetuseid haavatavatele leibkondadele uue HKS-i loomisega seotud mõju osaliseks hüvitamiseks.

Seega fondi loomise ettepanek on olemuslikult seotud hoonete ja maanteetranspordi sektorite hõlmamisega heitkogustega kauplemise süsteemi. Süsteemi loomise ettepaneku hoonete ja maanteetranspordi sektoritele on komisjon teinud EL HKS direktiivi muutmisettepanekuga. Seisukohad uue EL HKS loomise ettepaneku kohta ei kajastu siinsetes seisukohtades, vaid on esitatud eraldiseisvalt Keskkonnaministeeriumi poolt.

Ettepaneku EL õigusest tulenev õiguslik alus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt d, artikli 192 lõige 1 ja artikli 194 lõike 1 punkt c, mis käsitlevad transpordi-, keskkonna- ja energiapoliitikat, mis on ELi ja liikmesriikide jagatud pädevuses. Algatuse subsidiaarstahatag on 9. november 2021. a ning seda menetletakse seadusandliku tavamenetluse korra järgi. Ettepaneku menetlus sõltub otseselt uue HKS-i loomise ettepaneku menetlusest.

Seletuskirja koostasid Rahandusministeeriumi riigieelarve osakonna välisvahendite talituse juhataja Kadri Tali ([kadri.tali@fin.ee](mailto:kadri.tali@fin.ee)) ja talituse nõunik Karin Reiska ([karin.reiska@fin.ee](mailto:karin.reiska@fin.ee)), fiskaalpoliitika osakonna analüütik Karin Kondor-Tabun ([karin.kondor-tabun@fin.ee](mailto:karin.kondor-tabun@fin.ee)) ning Eesti Alalise Esinduse Euroopa Liidu juures nõunikud Magnus Urb ([magnus.urb@mfa.ee](mailto:magnus.urb@mfa.ee)) ja Katri Seier ([katri.seier@mfa.ee](mailto:katri.seier@mfa.ee)). Valdkonna eest vastutab asekancler Sven Kirsipuu ([sven.kirsipuu@fin.ee](mailto:sven.kirsipuu@fin.ee)).

## **2. Sisu ja võrdlev analüüs**

Ettepanekuga loodaks aastateks 2025–2032 kliimameetmete sotsiaalfond eesmärgiga leevendada sotsiaalset mõju, mis tuleneb uue heitkogustega kauplemise süsteemi loomisest hoonete ja maanteetranspordi sektorile. Fondist saaks maksta ajutist sissetulekutoetust ning toetada meetmeid ja investeeringuid, mille eesmärk on suurendada hoonete energiatõhusust, ja toetada üleminekut heiteta ja vähese heitega liikuvusele ja transpordile. Fondi sihtrühmaks on haavatavad leibkonnad, mikroettevõtjad ja transpordikasutajad.

Iga liikmesriik peaks koostama oma sotsiaalse kliimakava, mis tuleb esitada koos uuendatud riikliku energia- ja kliimakavaga 2024. a. juunis. Määruses sätestatakse nõuded kava sisule (artikkel 4) ning abikõlblikud ja mitteabikõlblikud meetmed. Fondi rahalised vahendid jaotatakse metoodika alusel, mis võtab arvesse maapiirkondades suhtelises vaesuses elavate inimeste arvu, kodumajapidamistes kütuse põletamisel tekkivat CO<sub>2</sub> heidet, suhtelises vaesuses elavate leibkondade protsenti, kellel on võlgnevused kommunaalteenuste eest, rahvaarvu, liikmesriigi kogurahvatulu elaniku kohta, mõõdetuna ostujõu standardi alusel ning

HKS-ga hõlmatud sektorite võrdlusheite osakaalu. Riigipoolne kaasrahastus on ettepaneku kohaselt vähemalt 50%, milleks saab mh kasutada kahe uue sektori heitkogustega kauplemise raames aastekvootide enampakkumisel müügist saadud tulu.

Komisjon hindab liikmesriikide kavade asjakohasust, tulemuslikkust, tõhusust ja sidusust ning positiivse hinnangu korral kinnitab kava. Vastasel juhul võib komisjon kava liikmesriigile täiendamiseks tagasi saata. Rakendamise ajal on võimalik kava ka muuta, kui kavas kindlaks määratud eesmärgid ja sihid ei ole objektiivsete asjaolude tõttu kas osaliselt või täielikult enam saavutatavad. Lisaks sõlmib komisjon asjaomase liikmesriigiga rahastamislepingu.

Maksed liikmesriikidele tehakse pärast kavas kindlaks määratud asjakohaste kokkulepitud eesmärkide ja sihtide saavutamist. Määrus sisaldab ka reegleid maksete tegemise ja peatamise kohta ning sätteid, mille eesmärk on tagada tugev koordineerimis-, teavitamis- ja järelevalvesüsteem. Fondi eluea jooksul viiakse läbi kaks hindamist, milles hinnatakse fondi toimimist, eesmärkide saavutamist, vahendite kasutamise tõhusust. Määrus jõustuks kuupäevast, mil liikmesriigid peavad võtma üle ELi HKS-i direktiivi hoonete ja maanteetranspordi osas (uue HKS-i loomine). Seega on fondi loomine otseselt seotud uue HKS-i loomisega hoonete ja maanteetranspordi sektoritele.

Ettepaneku kohaselt rakendatakse fondi komisjoni otsejuhtimise all (sarnaselt näiteks taaste- ja vastupidavusraha). Ettepanekus ei ole põhjendatud, miks just seda rakendusviisi peetakse kõige sobivamaks fondi eesmärkide saavutamiseks. Alternatiividena ei ole kaalutud näiteks jagatud juhtimist (sarnaselt ühtekuuluvuspoliitika fondidele), juba olemas olevate EL instrumentide võimendamist (ühtekuuluvuspoliitika või taaste- ja vastupidavusraha) või hoonete ja maanteetranspordi heitkogustega kauplemise tulu sihtotstarbelist suunamist otse liikmesriikidele, sarnaselt juba toimiva EL HKS-i tulu kasutusreeglitega.

### **3. Euroopa Liidu asja vastavus subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele**

Ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt d, artikli 192 lõige 1 ja artikli 194 lõike 1 punkt c, mis käsitlevad transpordi-, keskkonna- ja energiapolitiikat, mis on ELi ja liikmesriikide jagatud pädevuses. Artikkel 192 lõike 1 kohaselt peab EL muu hulgas aitama kaasa keskkonna säilitamisele, kaitsmisele ning rahvusvahelisel tasandil meetmete edendamisele, et tegeleda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ning eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu. Eesmärgiks on keskkonda kaitsta, võttes arvesse eri piirkondade olukordi ja erinevust. Fond on osaliselt suunatud haavatavate leibkondade ja mikroettevõtjate energiavaesuse leevendamiseks, selleks on kavas toetada energia tõhusat kasutamist ja säästmist ning uute ja taastuvate energiaallikate väljaarendamist, mida on osutatud artikli 194 lõike 1 punktis c. Samuti on fondi eesmärk leevendada haavatavate transpordikasutajate olukorda, milleks on kavas toetada meetmeid, mis hõlbustavad inimeste juurdepääsu heiteta ja vähese heitega transpordile, aidates kaasa transpordipoliitika eesmärkidele, mis on toodud artiklis 91.

Komisjoni ettepaneku järgi algatatakse üle EL-i rakendatava maanteetranspordi ja hoonete sektori heitkogustega kauplemine avaldab eri liikmesriikides erineva suurusega mõju. Arvestades, et ettepanekuga loodava fondi üks sihte on kaudselt kasvuhoonegaaside heitkoguste kauplemise tulused liikmesriikide vahel ümber jaotada, siis on EL tasandil tegutsemine põhjendatud. Liikmesriigid ise kavandavad ja valivad meetmed ja investeeringud,

mis võtaks kõige paremini arvesse riigi olusid, kuigi praktikas Euroopa Komisjon võib ka keelduda teatud meetmete rahastamisest või nõuda mõne meetme lisamist. Euroopa Liidu toetuste kasutamine investeeringuteks sh energiatõhususe või säästliku transpordi valdkonnas on levinud praktika.

Proportsionaalsuse ja subsidiaarsusega seotud küsimusi võib tekkida eeskätt oludes, kus vahendeid kasutatakse ajutisteks toimetulekutoetusteks. Tavapäraseid toimetulekutoetusi annavad Eestis kohalikud omavalitsused. Euroopa Liidu vahendite kasutamine toimetulekutoetuste täiendamiseks võib tähendada, et Euroopa Komisjonil tekib õigus kontrollida nende toetuste jagamise süsteemi ja ka toetuse andmise üksikotsuseid, samuti teha ettekirjutusi nende süsteemide kohta.

#### **4. Esialgse mõjude analüüsi kokkuvõte**

##### **Mõju riigieelarvele (riigiasutuste ja KOVide asutuste korraldusele, tuludele ja kuludele)**

Otsene mõju fondi loomisest on võimalik toetus ehk tulu riigieelarvesse 207 mln eurot, mis jaguneb 8 aasta peale ehk keskmiselt 26 miljonit eurot aastas. Kehtiva pikaajalise EL eelarve 2021-2027 perioodil ehk aastatel 2025-2027 oleks fondi toetus Eestile 68 miljonit eurot 3 aasta peale kokku ehk keskmiselt 22,7 miljonit aastas. Eesti toetuse osakaal kogu fondi mahust on ettepaneku kohaselt 0,29%.

Seda fondi rahastatakse EL eelarvest, st selleks teeb komisjon tulevikus ettepaneku pikaajalise EL eelarve aastateks 2021-2027 suurendamiseks, milles liikmesriigid peavad ühehäälselt kokku leppima. Seega peaksid liikmesriigid ka oma sissemakset EL eelarvesse suurendama, et selle fondi mahtu katta. Komisjon on fondi loomise juures kinnitanud, et teeb tulevikus (tõenäoliselt enne 2021. a lõppu) ettepaneku osa uue HKSi tuludest võtta kasutusele omavahendina ehk EL eelarve tuluallikana. Fondi maht (EL üleselt kokku 72,2 miljardit 2025-2032) moodustab ettepaneku kohaselt orienteeruvalt 25% uue HKSi tuludest (komisjoni prognooside järgi), mis on, nagu muud omavahendid, kulu riigieelarvele (kuna omavahendite ettepanekut veel pole tehtud, siis pole kindlust kas omavahendina kogutakse 25% või muu osakaal uue HKSi tuludest ega kui palju lisandub sellele nõ tava HKSi vahendeid või muid omavahendeid).

Praktikas pole fondi maht seotud reaalse 25%-ga uue HKSi tuludest – st kui tulud uuest HKSist on suuremad kui komisjon on praegu prognoosinud, siis saab kulu riigieelarvele olema rahaliselt suurem (sest 25% uue HKSi tuludest tuleb ikkagi EL eelarvesse kanda), samas tulu ehk toetus fondist oleks ikkagi sama suur, 207 miljonit aastatel 2025-2032. Lisaks, sellisel juhul võtab 50% omapanuse nõude katmine suurema osa ülejäänud (st mitte EL eelarvesse kantud) uue HKSi tuludest ning kasvab riigipoolse kaasrahastuse koormus. On ka vastupidine võimalus – kui 25% uue HKSi tuludest on EL üleselt väiksem kui 72,2 miljardit, siis fondi maht sellest ei muutu, puudujääv tulu kaetakse teistest omavahenditest.

Eesti osakaal EL-i ülese uue HKS ühikute kogusest on 0,26%, mis on leitud 2016.-2018.a ajalooliste andmete põhjal (mis on aluseks ühikute jaotamiseks liikmesriikide vahel). Seega Eestile eraldatakse müügiks 0,26% ELi ülesest uue HKSi ühikute kogusest. 2028. aastal kohandatakse ühikute üldkogust kogutud seireandmete põhjal, kasutades 2024.-2026. aastate andmeid. Kui suur on tulu, mida Eesti uue HKSi ühikute müügist teenib, sõltub sellest, mis on HKSi ühiku hind uues kauplemissüsteemis. Kui võrrelda praeguse suurima EL omavahendi –

RKT-põhise omavahendiga, siis RKT põhiselt on Eesti osakaal ELi RKT-s 0,2% ning ka Eesti osakaal kõigi omavahendite peale kokku on praegu 0,2%.

Alltoodud tabelis on välja toodud Eesti ühikute üldkogus ning erinevad stsenaariumid ühikute hinnataseme kohta (keskmiselt aastate 2026-2032 kohta). Hinnatasemete puhul on lähtutud komisjoni prognoosist (keskmiselt 50€/LHÜ) ning KPMG Baltic OÜ poolt läbi viidud kliimaeesmärgi ambitsiooni suurendamise analüüsis<sup>2</sup> välja toodud kahest erinevast stsenaariumist, kus ühikute hinnatase 2026-2030 on keskmiselt 42,2€ ja 64,4€. Lisaks on välja toodud, kui suured oleksid summad, kui 25% nendest tuludest kantaks EL eelarvesse omavahendina (ülejäätunu jääks riigieelarve tuludeks). Sinna kõrvale on toodud komisjoni ettepaneku järgne Eesti toetussumma kliimameetmete sotsiaalfondist. 2025. aastal uue HKSi ühikute müügist veel tulu ei saada (sest süsteem hakkab kehtima 2026. aastast alates), kuid kliimameetmete sotsiaalfondist näeb komisjon ette väljamakseid 2,5 miljardi ulatuses üle ELi. Sellest tulenevalt on võrreldavuse tagamiseks makstavate ja saadavate summade vahel 2025. aastal Eesti EL eelarvesse makstava osa alla arvestatud see summa, mis on Eesti osa 2,5 miljardist eurost EL omavahenditest (5 miljoni ehk 0,2% 2,5 miljardist eurost).

Tabel 1. Eesti prognoositavad tulumahud uue HKSi ühikute müügist erinevate keskmiste ühikuhinna tasemete juures ja kavandatav toetus Eestile kliimameetmete sotsiaalfondist.

Aasta	ELi ühikud (mln)	Eesti ühikute üldkogus (mln)	Eesti tulu ühikute müügist erinevate keskmiste hinnataseme juures (mln)			Eesti makstav osa EL eelarvesse ühikute tulust (25%) erinevate hinnatasemete juures (mln)			Eesti toetus kliimameetmete sotsiaal-fondist (mln)
			50 €	42,20 €	64,40 €	50 €	42,20 €	64,40 €	
2025*						5	5	5	7
2026	1 266	3,291	165	139	212	41	35	53	31
2027	917	2,383	119	101	153	30	25	38	30
2028	762	1,982	99	84	128	25	21	32	29
2029	704	1,831	92	77	118	23	19	29	29
2030	647	1,683	84	71	108	21	18	27	28
2031	688	1,788	89	75	115	22	19	29	27
2032	631	1,640	82	69	106	20	17	26	26
<b>2025-2027</b>			<b>334</b>	<b>282</b>	<b>430</b>	<b>76</b>	<b>65</b>	<b>96</b>	<b>68</b>
<b>2028-2032</b>			<b>446</b>	<b>377</b>	<b>575</b>	<b>112</b>	<b>94</b>	<b>144</b>	<b>139</b>
<b>2025-2032</b>			<b>730</b>	<b>616</b>	<b>940</b>	<b>187</b>	<b>159</b>	<b>240</b>	<b>207</b>

\* 2025. aastal on sotsiaal- ja kliimafondi makseteks ette nähtud 2,5 miljardit eurot. Kuna uus HKSi hakkaks kehtima alates 2026. aastast, siis 2025. a maksaksid liikmesriigid sotsiaalse- ja kliimafondi katteks nõ tava EL eelarve tulude kaudu. EE osa 2,5 mld-st oleks 5 mln eurot (0,2%)

Tabelist on näha, et erinevate ühikuhinna prognooside alusel on uue HKSi ühikute müügist oodata tulu aastatel 2026-2027 (st praeguse pikaajalise EL eelarve perioodi lõpuni) 282-430 miljonit eurot ning 2028-2032 aastatel 377-575 mln eurot. Kuna 2028. a uuendatakse ühikute üldkogust 2024.-2026.a andmete põhjal, siis hilisemate aastate ühikute üldkogus ja sellest tulenevalt ka Eesti ühikute arv tõenäoliselt muutuvad. Tulud peaaegu igal aastal vähenevad,

2 KPMG Baltics OÜ uuring "Euroopa Liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi võimaliku ambitsioonikuse suurendamise sotsiaalmajandusliku mõju analüüs", 2021. Uuringu lõppraporti saab alla laadida Keskkonnaministeeriumi kodulehelt <https://envir.ee/kliima-ja-keskkonnakaitse/kliima/uuringud>

kuna kauplemissüsteemis müüdav ühikute kogus väheneb (v.a 2031.a) ja siinkohal on eeldatud stabiilset hinnaprognosi. Kui ühikuhind hilisematel aastatel kasvab, ei pruugi tulu väheneda (või väheneb aeglasemalt). Samuti, väga tõenäoline on, et esimestel aastatel on hind madalam kui perioodi kohta keskmiselt, kuna 2026. a on kavas müüa uues kauplemissüsteemis 130% selleks aastaks algselt mõeldud ühikuid, mille võrra 2028.-2030. aastatel müüakse enampakkumistel vähem ühikuid. Tulude prognooside lai vahemik näitab, et tulemus on väga kõikuv, kuna ühikuhind on kõikuv ja raskesti prognoositav (sest sõltub mitmetest 2021.a Euroopa komisjoni kliimapaketi ettepanekute läbirääkimistulemustest, mis ei selgu veel lähiajal). Sama kõikuv on ka võimalikust omavahendist tulenev tulu, kui komisjon teeb ettepaneku 25% uue HKS tuludest kanda EL eelarvesse ja see saaks liikmesriikide ühehäälsel toetusel, mis peaks komisjoni prognooside järgi katma fondi mahu EL üleselt.

Kui võrrelda uuest HKSist EL eelarvesse Eesti kantavaid võimalikke summasid, siis kehtiva pikaajalise EL eelarve perioodil, 2025-2027, oleksid need 65-96 miljonit eurot. Toetus kliimameetmete sotsiaalfondist oleks samal perioodil 68 miljonit eurot. Kuna esimestel aastatel võib ühikute hind kujuneda pigem madalamaks kui perioodi keskmine (kuna 2026. a paisatakse turule suurem kogus ühikuid), on suurem tõenäosus, et HKS-i tulud ja EL eelarvesse makstav osa on neil aastatel pigem väiksem kui toetus fondist. Hilisema perioodi kohta selliste ühikute ja hinna eelduste puhul on näha, et 2025-2032 kokkuvõtlikult on kahe hinnastsenaariumi puhul kolmest toetus Eestile fondist suurem kui uue HKS-i tuludest EL eelarvesse kantud osa. Arvestades erinevaid ühikuhinna prognoose, siis oleks 2025-2032 perioodil aastakeskmisena fondi toetus Eestile aastas kuni 7miljoni võrra suurem kui HKS-i tuludest EL eelarvesse makstav osa. Samas, kui HKS ühiku hind perioodi keskmisena on suurem kui 55€, siis toetust fondist on Eestile sama suur või väiksem kui HKS-i tuludest EL eelarvesse makstav summa.

Fondi loomisega kaasneb ka kulu fondi kasutamise aluseks oleva kava koostamiseks, selle rakendamiseks, elluviimiseks, seireks, hindamiseks, teavitamiseks ja auditeerimiseks. Tavapäraselt administreerimiskulude eelarvet selleks ette nähtud ei ole. EL struktuurivahendite kogemuse põhjal on väiksemate fondide rakendamise keskmine kulu ca 5% fondi mahust (analoogselt fondi – Euroopa abifond enim puudustkannatavate inimeste jaoks – administreerimisele) ning see tuleks lisada riigieelarvest või rakendavatel asutustel endil kanda.

Komisjoni ettepaneku järgi peavad liikmesriikide sotsiaalsetes kliimakavades olema kavandatud eesmärgid, sihid ja esialgne ajakava meetmete rakendamiseks ja investeringute tegemiseks, millega leevendatakse KHG ühikute uues HKS-is müügiga kaasnevat mõju haavatavatele leibkondadele, mikroettevõtjatele ja transpordikasutajatele. Komisjon hindab kava asjakohasust, võttes arvesse mh kas liikmesriik on nõuetekohaselt võtnud arvesse probleeme, mis on määratletud komisjoni hinnangutes liikmesriigi riiklikule energia- ja kliimakavale ja soovitusi, mis on komisjon andnud energialiidu eesmärkide saavutamise tagamiseks. Samuti hindab komisjon kava tulemuslikkust ja tõhusust, mh kava hinnangulise kogukulu põhjenduste mõistlikkust ja usutavust ning kava püsivat mõju. Nagu komisjon on ka selgitanud, siis fondi eeskujuks on taaste- ja vastupidavusraha (RRF – *Recovery and Resilience Facility*) rakendamisviis, mis tähendab, et praktikas Euroopa Komisjon võib ka keelduda teatud meetmete rahastamisest või nõuda mõne meetme lisamist ning need võivad

hõlmata ka muid rahastusallikaid kui seda konkreetset fondi ja hõlmata fondi kasutusega mitte seotud tegevusi.

### **Mõju majandusele**

Kuna fondi kaudu kavandatavatest toetustest saab rahastada meetmeid ja investeeringuid hoonete energiatõhususe suurendamiseks, st renoveerimiseks ning hoonete kütmise ja jahutamise KHG heite vähendamiseks, sh taastuenergia integreerimise teel, on toetustel mõju erinevatele ehitusettevõtetele, kütte- ja ventilatsiooniettevõtetele ning taastuenergiaga tegelevatele ettevõtetele. Samas arvestades, et ehitustööde maht jooksevhindades Eestis ettevõtete poolt on üle 4 miljardi aastas, on fondi võimalik mõju väga väike. Teiseks saab toetustest rahastada meetmeid ja investeeringuid, et suurendada heiteta ja vähese heitega transpordiviiside kasutuselevõttu, nt toetada heiteta ja vähese heitega sõidukite ja jalgrataste kasutamist ning ühistranspordi kasutamist. Sellel on mõju nende toodete pakkujatele ja vastava taristu rajajatele, samuti ühistranspordi pakkujatele. Täpsem mõju sõltub meetmetest, mida otsustatakse rahastada. Uue HKSi loomisel on suur mõju hoonete ja transpordisektoritele, mida on analüüsitud Eesti seisukohtade seletuskirjas Euroopa Liidu “Eesmärk 55” kliimapaketi ettepanekutele kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi direktiivi, jõupingutuste jagamise määrase, metsanduse, maakasutuse ja maakasutuse muutuse ning sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normide määrase kohta.

### **Mõju keskkonnale**

Kliimameetmete sotsiaalfondi mõju keskkonnale on positiivne, kuna fondi kaudu kavandatavate toetuste mõjul paraneb hoonete energiatõhusus, väheneb transpordi ja hoonete KHG heide, sellega kaasneb välisõhu kvaliteedi paranemine, väheneb surve looduskeskonnale ja laiemalt leevenevad kliimamuutuste mõjud.

### **Mõju sotsiaalvaldkonnale**

Toetustel on positiivne mõju haavatavatele leibkondadele, kui nende eluruumid muutuvad energiasäästlikumaks, mis toob kaasa väiksemad küttearved ning kui paraneb (või vähemalt ei halvene) ligipääs (maantee)transpordile. Täpsem mõju sõltub konkreetsetest fondi toel ellu viidavatest meetmetest. Uue HKSi loomise enda mõju sotsiaalvaldkonnale on tõenäoliselt suurem kui toetus fondist suudaks lahendada. Tõenäoliselt toob uue HKSi loomine maanteetranspordile ja hoonetele kaasa nii soojusenergia kui transpordikütuste hinnatõusu. KPMG Baltic OÜ poolt läbi viidud kliimaeesmärgi ambitsiooni suurendamise analüüsis on välja toodud, et kuna soojatarbimine on sarnane kõrgema ja madalama sissetulekuga inimeste hulgas ja seda on keeruline vähendada, on hinnakasvu mõju tuntavam just madalama sissetulekuga inimestele. Mootorikütuse hinnakasv mõjutab uuringu kohaselt väiksema sissetulekuga elanikke veidi vähem, kuna nad tarbivad oluliselt vähem mootorkütuseid kui keskmise sissetulekuga elanikud. Samas maapiirkondades on väiksema sissetulekuga elanike hulgas isikliku auto omanikke tõenäoliselt rohkem kui linnades, kuna transpordiühendused on kehvemad, mistõttu mõju neile on suurem. Täpsemalt on uue HKSi loomise mõju kirjeldatud Eesti seisukohtade seletuskirjas Euroopa Liidu “Eesmärk 55” kliimapaketi ettepanekutele kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi direktiivi, jõupingutuste jagamise määrase, metsanduse, maakasutuse ja maakasutuse muutuse ning sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite KHG-heite normide määrase kohta.

### **Mõju regionaalarengule**

Kitsalt fondi loomisel on suurem mõju on neis piirkondades, kus kaasneb uue HKSi loomisega suurem mõju, tõenäoliselt hõreda asustusega ja madalama sissetulekuga maapiirkondades (kus ei ole sageli isikliku auto kasutusele toimivat alternatiivi ja puuduvad alternatiivid säästvamatele keskküttelahendustele üleminekuks). Lõplik mõju sõltub konkreetsetest toetusmeetmetest, mida saab suunata enim mõjutatud piirkondadesse hinnamõjude leevendamiseks.

## **5. Vabariigi Valitsuse seisukohad ja nende selgitused**

- 1. Kuna kliimameetmete sotsiaalfond on olemuslikult seotud uue heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi loomisega hoonete ja maanteetranspordi valdkonnale ning veel avaldamata ELi eelarve tuluallikate ehk omavahendite süsteemi muutmise ettepanekutega, siis leiame, et enne peab olema selge nende ettepanekute läbirääkimise tulemus, kui saab kliimameetmete sotsiaalfondi loomise üle otsustada.**

Kliimameetmete sotsiaalfondi rahastamine sõltub otseselt mitmest asjaolust. Esiteks eeldab see kokkulepet heitkogustega kauplemise süsteemi (uus HKS) loomises hoonete ja maanteetranspordi sektoritele. Kui uut HKSi ei looda, siis ei ole vajalik ka selle leevenduseks loodav fond. Kas ja millistel tingimustel see kokkulepe saavutatakse, ei ole 2021. a oktoobri seisuga võimalik öelda. Teiseks (ja eeldusel, et uus HKS luuakse) sõltub fondi rahastamine uue tuluallika lisamisest EL eelarve tuludeks, milleks komisjon peaks esitama veel 2021. aastal omavahendite ning pikaajalise EL eelarve 2021-2027 muutmise ettepaneku. Pole sugugi kindel, et uues omavahendis ja pikaajalise EL eelarve muutmises kokku lepitakse (või millal seda tehakse), sest need muudatused eeldavad ühehäälsust ning liikmesriikide huvid on erinevad (sh kasutada võimalikke EL uusi omavahendeid EL fondide rahastamiseks võetud laenude ennetähtaegseks tagastamiseks, mitte uuteks kuludeks). Seega ei ole mõistlik kokku leppida uue fondi loomises enne, kui pole selged fondi katteallikad.

- 2. Kui fond luuakse Euroopa Komisjoni ettepaneku kohaselt perioodiks 2025-2032, peame otstarbekaks rahastatismahud perioodiks 2028-2032 üle vaadata ja kinnitada järgmise mitme-aastase finantsraamistiku läbirääkimiste käigus arvestades muuhulgas värskeid prognoose laekuvate tulude kohta.**

Komisjoni ettepaneku kohaselt oleks fondi rakendusperioodiks aastad 2025-2032. Seega hõlmaks fond pretsedenditult pikaajalist EL eelarvet 2021-2027 ning ka 2028. aastal algavat järgmise pikaajalise EL eelarve perioodi. Samas esitab komisjon järgmise pikaajalise EL eelarve ettepaneku ilmselt alles 2025. a ning oleks ennatlik etteulatuvalt võtta selleks juba praegu kohustusi üksikult ühes valdkonnas. Samuti nõuab veel õiguslikku analüüsi kohustuste võtmine eelarveperioodiks, mille kohta puudub veel aluskokkulepe. Antud summa lisamine järgmisesse mitmeaastasessse finantsraamistikku etteulatuvalt suurendab survet läbirääkimistele ja võib seega kokkuvõttes tulla ka teiste Eesti jaoks prioriteetsete valdkondade eelarve vähendamise arvelt. Seega fondi eelarve kinnitamine jooksva eelarveperioodi mõjutaks ka pretsedendina tulevase pikaajalise EL eelarve kui terviku läbirääkimiste kulgu ning võimalik, et ka Eesti prioriteetide saavutamist. Otsused asjakohaste meetmete rahastatismahu kohta 2028. aastat tuleks teha või vähemalt üle vaadata ja lõplikult



kinnitada koos järgmise pikaajalise EL eelarve läbirääkimistega otsustega (st eeldatavasti vahemikus 2025-2027).

**3. Toetame fondi eesmärki leevendada uue heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi loomise mõju haavatavatele leibkondadele, mikroettevõtetele ja transpordikasutajatele. Kui luuakse uus heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem hoonetele ja maanteetranspordi sektorile, toetame selle tulude vähemalt osalist kasutamist antud eesmärgil. Samas eelistame vahendite kasutamisel lihtsamaid lahendusi, millega kaasneb väiksem halduskoormus. Juhul, kui lepatakse kokku uue kauplemissüsteemi loomises hoonete ja maanteetranspordi sektori jaoks, siis:**

- Eesti eelistab uue HKS-i tulu suunamist olulises osas otse liikmesriikidele kasutamiseks viisidel, mis aitavad kompenseerida uue süsteemiga kaasuvaid negatiivseid sotsiaalmajanduslikke mõjusid enim puudutatud leibkondades, piirkondades ja vajadusel ettevõtluses ning toetavad innovatsiooni ja investeringuid uue süsteemiga hõlmatud sektorites;
- Eelistame uue Euroopa Liidu fondi loomise asemel struktuurivahendite eelarve võimendamist selle tulu arvelt ja lisavahendite sihtotstarbelist kasutamist ülalmainitud eesmärkideks struktuurivahendite rakendussüsteemi kaudu.
- Juhul, kui läbirääkimised viivad uue fondi loomiseni, peame vajalikuks rakendamismehhanismi lihtsustamist halduskoormuse vähendamiseks.

Komisjon on teinud ettepaneku täiesti uue komisjoni otsejuhitud (sarnaselt taaste- ja vastupidavusrahastule) instrumendi loomiseks. On selge, et rohepöördega ja uue heitkogustega kauplemise süsteemi loomisega tekib positiivsete kõrval ka vähemalt ajutiselt negatiivseid sotsiaalseid mõjusid (mis vähenevad energiatõhususe ja taastuvenergia tootmise-tarbimise edendamise tulemusel). Samas on ELil juba olemas mitmeid instrumente ja vahendite kasutamise skeeme, millega neid mõjusid on võimalik leevendada. Komisjoni ettepaneku kohane uue fondi loomine, selleks sotsiaalse kliimakava koostamine ning uue rakendussüsteemi üles ehitamine on aja- ja rahakulukad. Leiame, et EL vahendite kasutamine peab olema eeskätt tulemuslik, kuluefektiivne ja liikmesriigi ning sihtrühma vajadustest lähtuv. Esimene ja eelistatud alternatiiv Komisjoni ettepanekule, juhul kui lepatakse kokku heitkogustega kauplemise süsteemi loomises hoonete ja maanteetranspordi sektoritele, on suunata võimalikud uue heitkogustega kauplemise süsteemi tulud olulises osas otse liikmesriikidele sihtotstarbelise tuluna sarnaselt juba toimivale HKS-i reeglistikule ning jätta riikide pädevusse, kuidas täpselt on neid vahendeid kasutades kõige mõistlikum uue HKS sektori heitkoguseid vähendada, kaasnevaid sotsiaalseid mõjusid ajutiselt leevendada ja haavatavaid sihtrühmi toetada. Selle osa HKS tulu kasutamise jaoks, mis kantakse Euroopa Liidu eelarvesse, on lihtsamaks lahendusteks tänaste instrumentide mahu võimendamine ning nende kaudu asjakohaste uue HKS sektoritega seotud sihtotstarbeliste meetmete rahastamine selle tulu arvelt. Ühtekuuluvuspoliitika fondidest, õiglase ülemineku fondist või taaste- ja vastupidavusrahastust on võimalik toetada nii investeringuid ja meetmeid hoonete energiatõhususse kui heiteta ja vähese heitega transporti, sh hõlmates haavatavaid sihtrühmi. Samuti on võimalik tagada, et lisavahendeid kasutatakse vaid ettenähtud sihtotstarbeks. Vaid ajutiste sissetulekutoetuste maksmiseks, milleks nähakse võimalus sotsiaalse kliimafondi puhul, oleks vaja muudatusi nende instrumentide ulatuses ja katvuses. Seega kattuksid fondi

tegevuste sisu suures osas juba olemasolevate toetusvõimalustega EL eelarvest. Olemasolevate instrumentide (sh nende planeerimis- ja rakendussüsteemi) kasutamine ja võimendamine võimaldaks olulises osas kokku hoida aega ja halduskulusid EL maksumaksjale, mis kaasneksid täiesti uue fondi loomisega. Lisaks näitab senine kogemus taaste- ja vastupidavusrahaastuga, et selle rakendamine on osutunud oluliselt keerukamaks ja seega ka kulukamaks, kui algselt heakskiidetud EL fondimääruse alusel võis eeldada. Sarnase mudeli loomisel peab olema ettevaatlik ning kaaluma lihtsamaid võimalusi samade eesmärkide saavutamiseks. Uue kava koostamise asemel oleks võimalik tugineda juba olemas olevatele strateegiadokumentidele nagu näiteks riiklik kliima- ja energiakava, liikuvuse ja transpordi arengukava ja/või energiamajanduse arengukava. Juhul, kui läbirääkimistel siiski tekib lai toetus uue fondi loomise kasuks, on ka eraldiseisva uue fondi rakendamist võimalik korraldada lihtsamalt kui Komisjoni ettepanek ette näeb. Muuhulgas oleks ka siis võimalik kasutada ühtekuuluvuspoliitika reegleid ja rakendamise süsteemi.

**4. Toetame komisjoni ettepanekut jaotusvõtmeks, peame oluliseks, et fondi vahendite jaotamisel igal juhul arvestatakse ka riigi jõukuse tasemega. See peaks kehtima ka osa uue heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi tulustruktuurivahendite või muude EL vahendite süsteemi kaudu rakendamisel**

Fondi jaotamise meetodika on kujundatud nii, et võetaks arvesse seda, palju on liikmesriigis inimesi, kelle jaoks maanteetranspordi ja hoonete hõlmamine heitkogustega kauplemise süsteemi suurimat negatiivset mõju avaldab. Lisaks sellele arvestatakse ka riigi jõukuse taset. Arvesse võetakse järgmisi muutujaid:

- maapiirkondades suhtelises vaesuses elavate inimeste arv (2019), mis peaks peegeldama seda, kui palju on inimesi, keda mõjutab negatiivselt transpordi kallinemine tulenevalt heitkogustega kauplemise süsteemi kehtestamisest maanteetranspordile;
- kodumajapidamistes kütuse põletamisel tekkiv KHG heide (2016.–2018. aasta keskmine);
- nende suhtelises vaesuses elavate leibkondade protsent, kellel on võlgnevused kommunaalteenuste eest (2019), mis kombinatsioonis ülaltoodud näitajaga peaks peegeldama kui paljusid mõjutab hoonete sektorile uue heitkogustega kauplemise süsteemi loomine;
- rahvaarv kokku (2019);
- liikmesriigi rahvuslik kogutulu elaniku kohta, mõõdetuna ostujõu standardi alusel (2019);

Viimaks arvestatakse ka seda, et nende liikmesriikide, kelle rahvuslik kogutulu inimese kohta ostujõudu arvestades on inimese kohta alla 90% EL keskmisest, osakaal fondist poleks väiksem kui liikmesriigi hoonete ja maanteetranspordi heite osakaal kogu ELi hoonete ja maanteetranspordi heitest 2016-2018 aastatel.

Arvestades seda, millised andmed on EL üleselt kõigi liikmesriikide kohta kättesaadavad, siis peame valitud näitajaid üldiselt mõistlikeks. Kindlasti peame oluliseks, et jaotusvõtme näitajate ülevaatamise korral jääks jaotusvõtme osaks riigi jõukuse taseme arvestamine.

**5. Leiame, et omapanuse määr peab olema kooskõlas riikide ning toetuse saajate finantsvõimekusega ning peame 50% minimaalset nõutavat riigipoolse omapanuse määra liiga kõrgeks.**

Eelnõu kohaselt oleks liikmesriikide omapanus vähemalt 50 % ning seda on võimalik katta muu hulgas kahe uue sektori heitkogustega kauplemise raames enampakkumisel lubatud heitkoguse ühikute müügist saadud tuluga. Võrdlusena taaste- ja vastupidavusrahastu kasutusel omapanuse nõue üldse puudub ning ühtekuuluvuspoliitikas ulatub see Eesti puhul sõltuvalt fondist 15%-30%-ni. Leiame, et omapanuse nõue parandab eelduseid läbimõeldumaks raha kasutamiseks, kuid 50% omapanuse määr ei arvesta riigi ega toetuse saajate finantsvõimekusega. Seetõttu peame mõistlikuks omapanuse määra, mis on võrreldav teiste EL instrumentidega ja mis võtab arvesse liikmesriikide erinevat jõukuse taset.

#### **6. Toetame fondi eesmärkide saavutamiseks vajalike tegevuste rahastamisega seotud halduskulude hüvitamist lihtsate reeglite alusel**

EL toetuste kasutamisega seondub ka halduskulu, mis kaasneb toetuste planeerimise, rakendamise järelevalve tagamise, IT-süsteemide arendamisega jms. Üldjuhul on halduskulu (nn tehniline abi või tugi, administreerimiskulu) EL fondides ja instrumentides hüvitatav 2%-6% ulatuses fondide mahust, kuid näiteks sarnase rakendusmudeliga taaste- ja vastupidavusrahastus mitte. Samas, kogemus taaste- ja vastupidavusrahastuga näitab, et tehniline abi halduskulu katmiseks oleks ka selle kasutuseks olnud põhjendatud, sest vastavaid kulusid peame hetkel katma siseriiklikest allikatest. Seetõttu toetame lähenemist, kus tehnilist abi hüvitatakse protsendina (kuni 4%) fondi mahust lihtsustatud kuluna (kindlasummalise makse meetodil).

#### **7. Leiame, et juhul kui fondi vahendite kasutuse eeldusena tuleb koostada sotsiaalne kliimakava, peaks see hõlmama vaid Euroopa Liidu poolt kaasrahastavaid tegevusi. Maksete tegemiseks komisjoni ja liikmesriigi vahel kokku lepitud eesmärgid ja sihid peavad olema otseselt seotud rahastatavate meetmete ja investeringutega ning olema proportsionaalsed nende Euroopa Liidu poolse toetusmahuga.**

Ettepaneku kohaselt peab iga riik koostama fondi kasutuse eeldusena kõikehõlmava sotsiaalse kliimakava, mis sisaldab põhjalikke meetmeid ja investeringuid, et leevendada süsiniku hinnastamisega seotud mõju haavatavatele isikutele, mikroettevõtetele ja transpordikasutajatele. Seega ilmselt eeldatakse märksa laiemat kava, kui vaid plaan Euroopa Liidu kliimameetmete sotsiaalfondi kaudu eraldatavate vahendite kasutamiseks, ning võimalust Euroopa Komisjonile kaasa rääkida laima riikliku kava kujundamises, mis hõlmaks ka riigieelarvest rahastavaid tegevusi. Arvestades kliimameetmete sotsiaalfondi piiratud mahtu ning sellest toetatavate tegevuste piiratud loendit, ei ole proportsionaalne ega asjakohane nõuda selle fondi kasutuse eeldusena fondi kasutusulatuses laima sisuga kava koostamist ja heakskiitmist.

Kogemus taaste- ja vastupidavusrahastu taastekava koostamisega näitab, et komisjon ootab lisaks kava rahastamismahu katmisele liikmesriikidelt toetuse eraldamise tingimusena ka täiendavate eesmärkide, sihtide ja lubaduste lisamist olgugi, et neid ei (kaas)rahastata EL vahenditest. Peame vajalikuks üheselt kokku leppida ja sätestada, et kliimameetmete sotsiaalfondi kasutusega seotud dialoog Euroopa Komisjoniga katab vaid Euroopa Liidu toetuse abil rahastavaid tegevusi ning fondi kasutamise eeldusena koostatavas kavas tuleb eesmärgid ja sihid seada vaid liikmesriigile eraldatava EL toetuse rahastamismahu ulatuses.

**8. Leiame, et fondi eesmärkide saavutamiseks vajalike tegevuste rahastamisel peaks käibemaks olema abikõlblik juhul, kui toetuse saajal puudub õigus sisendkäibemaksu riigilt tagasi saada.**

Kui käibemaks ei ole abikõlblik, suurendaks see riigieelarve ja/või toetuse saajate koormust lisaks omapanuse määrale veelgi. Käibemaks on abikõlblik mitmete teiste EL instrumentide puhul, nagu ühtekuuluvuspoliitika või kehtiva heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi tulu kasutusel. Valdavalt on erinevates Euroopa Liidu fondides käibemaksu abikõlblikkuse tingimuseks see, et toetuse saaja ei saa käibemaksu tagasi muul moel, et vältida selle hüvitamist avaliku sektori poolt kahekordselt. Peame oluliseks võrdset kohtlemist erinevate EL eelarve instrumentide vahel.

**6. Arvamuse saamine ning seisukohtade kooskõlastamine**

Keskkonnaministeeriumi eestvedamisel korraldati koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Rahandusministeeriumiga Kliimapaketi ettepanekute avalik konsultatsioon huvigruppide esindusorganisatsioonidega. Ülevaade laekunud arvamustest seisukohtade kujundamiseks ja nendega arvestamisest on toodud seletuskirja lisa 1 esitatud tabelis.

Algatuse kohta koostatavatele Vabariigi Valitsuse seisukohtadele küsiti sisendit Keskkonnaministeeriumilt, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt ning Sotsiaalministeeriumilt. Ministeeriumitelt saabus ettepanekuid, mida on seisukohtades arvesse võetud.

**Lisa 1. Avaliku konsultatsiooni käigus saabunud huvigruppide esindusorganisatsioonide ettepanekud kliimameetmete sotsiaalfondi loomise ettepanekule.**

Huvigrupp	Seisukoht Kliimameetmete sotsiaalfondi kohta	Rahandusministeeriumi vastus
Eesti Gaasiliit	Lähtudes eelpool toodud ettepanekutest ja kommentaaridest, peaks riigil olema võimalus pakkuda toetust gaasiautode soetamiseks kui kütusena kasutatakse biometaani. EL meetodikatel baseeruvad arvutused näitavad, et gaasiautod aitavad vähendada KHG heitmeid transpordisektoris kordades paremini kui elekter. Isegi kui taastuvelektri jalajälg oleks 0 g CO <sub>2</sub> ekv/MJ kohta, siis biometaani jalajälg on RED II direktiivi kohaselt -19 kuni -99 g CO <sub>2</sub> ekv /MJ.	Kliimapaketi teiste failide seisukohtades arvestatud.
Tallinna Strateegiakeskus	Antud algatusega proovib EL ennetada planeeritavate muudatustega kaasnevat mõju kõige haavavamatele sotsiaalsetele gruppidele (eraisikud, mikroettevõtted) ja võidelda üldisemalt n.n. energiavaesusega, mis Eestis on suhteliselt suur. UK definitsiooni järgi on energiavaesus olukord, kus leibkond kulutab üle 10% sissetulekust energiavajadusteks (küte, soe vesi, elekter) – Eestis on see osakaal suhteliselt suur.  Seega tuleks välja töötada meetmed, kuidas sotsiaalse kliimafondi vahendeid maksimaalselt suunata eraisikutele ja mikroettevõtetele s.h. vajadusel garanteerides erainvesteeringute omafinantseeringu finantseerimise.	Teadmiseks võetud. Konkreetsete sihtrühmade vajaduste, leevendusmeetmete analüüsi ja rahastamise otsustuseni jõutakse kliimameetmete sotsiaalfondi planeerimise käigus.
Keskkonnainvesteeringute Keskus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mõte väga tervitatav.</li> <li>Kas saadav ja riigi poolt panustatav raha on piisav plaanitud üleminekute elluviimiseks vaesemate elanike vajadustega arvestades?</li> <li>Vaja meetodikaid leibkondade ja ettevõtete toetamiseks.</li> </ul>	Teadmiseks võetud. Toetame fondi eesmärki leevendada uue heitkogustega kauplemise süsteemi loomise mõju haavatavatele leibkondadele, mikroettevõtetele ja transpordikasutajatele. Konkreetsete sihtrühmade vajaduste ja võimalike toetusmeetmete analüüs seisab sotsiaalse kliimafondi planeerimise käigus ees. Lisaks toetatakse hoonete energiatõhususe suurendamist ning soodustatakse null- ja vähese heitega sõidukitega kasutuselevõttu transpordis ka teistest rahastamisallikatest.

		Näiteks on selliseid investeeringuid kavas perioodil 2021-2027 EL struktuuritoetuste ning Taaste- ja vastupidavusrahastu kaudu üle 470 mln euro (lisandub toetuse saaja omafinantseering).
Eestimaa Looduse Fon/ Keskonnatühendused	Tervitame Euroopa Komisjoni ettepanekut luua sotsiaalne kliimafond kompenseerimaks EL HKS laiendamisega kaasnevat sotsiaalset mõju haavatavamatele sihtrühmadele. Kliimafondi disainides tuleb aga konkreetselt planeerida selle suunamine sotsiaalmajanduslikult kõige haavatavamatele ühiskonnagruppidele ja sihtrühmadele. Teeme ettepaneku seista läbirääkimistel seisukoha eest, et seada rangemad kriteeriumid fondi rahade kasutusele, et mitte ergutada selle kasutamist investeeringuteks, mida on võimalik rahastada ka muudest vahenditest (nt taasterahastu, õiglase ülemineku fond jt meetmed). Oluline on eraldada osa rahast konkreetselt haavatavamate ühiskonnagruppide otsetoetuseks, et võimaldada maanteetransporti ja hoonete soojustamist, jätkates samal ajal kliimaneutraalsete alternatiivide väljatöötamist ja pakkumist.	Arvestatud.
Põllumajandus- Kaubanduskoda	Hetkeettepaneku kohaselt on sotsiaalse kliimafondi peamine eesmärk kompenseerida HKSi transpordi ja hoonete sektorile laiendamisega kaasnevat sotsiaalset mõju. Samas pole käsitletud sotsiaalmajanduslike mõjude kompenseerimist, mis kaasnevad võimalike ohtudega toidujulgeolekule ning toiduhindade kallinemisega. Kui lähtuda Komisjoni lähenemisest „leave no-one behind“, ei saa jätta kliimapaketi rakendamisega kaasnevat niivõrd suurt ja olulist mõju, nagu toidujulgeolek, käsitlemata.	Teadmiseks võetud. Kliimameetmete sotsiaalfond on oma eesmärgi ja toetatavate tegevuste poolest otseselt seotud transpordi ja hoonete sektorile uue HKS loomisega ajutiselt kaasnevate mõjude leevendamisega.
Elering	Elering AS on loodava kliimafondi suhtes toetaval seisukohal.	Arvestatud.
Eesti Jõujaamade ja Kaugkütte Ühing	Sotsiaalne kliimafond peab toetama paketi üldeesmäärke st energiatõhusus, taastuvenergia allikate levik ning saasteallikate vähenemine linnakeskkonnas (liitumine kaugkütte- kaugjahutuse süsteemidega koos vajalike hoonesisese tehnosüsteemi väljaehitamisega)	Arvestatud.
Eesti Energia	Eesti country-fiche tabel 2.7 ja ptk. 3 toovad esile Eesti kõrgema kulu EL uute eesmärkide saavutamisel, võrreldes teiste EL-i liikmesriikidega:	Teadmiseks võetud. EL HKS direktiivi muutmise eelnõus tehakse ettepanek suunata tulevikus 100% EL HKS kauplemistulu kliima-

	<p>Üldised kommentaarid:</p> <p>Eesti puhul ei saa tõenäoliselt pidada realistlikuks Komisjoni poolt country-fiche's viidatud lahendust, mille kohaselt riik hakkaks emissioonikaubanduse tulusid jaotama otse elanikkonnale (lump-sum maksed), et leevendada dekarboniseerimise kulusurvet. Seega tuleks teha täiendav analüüs selle kohta kuidas Eesti võiks reaalselt suurenevaid kulusid kompenseerida ning mis arvestaks Eesti eripärasid.</p> <p>Plaanitav uute sektorite kvooditulu osaline ümberjagamine EL tasemel suudaks tekitada olulist lisaväärtust vaid juhul, kui riikidele kehtestatakse täpsed ja selged reeglid kvooditulude kasutamiseks. Tänane olukord, kus riikidel on lubatud energiaspektori arvelt teenitud kvooditulu suunata üldisesse riigieelarvesse ilma võtmata kohustust toetada konkreetseid energiaspektori moderniseerimise projekte, ei ole jätkusuutlik ega kuluefektiivne. Suurimat ja kulutõhusamat CO<sub>2</sub> emissioonide vähendamise potentsiaali omavad projektid tuleb välja selgitada läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt.</p> <p><i>Article 3</i>  <i>Social Climate Plans</i>  <i>2. The Plan may include national measures providing temporary direct income support to vulnerable households and households that are vulnerable transport users to reduce the impact of the increase in the price of fossil fuels resulting from the inclusion of buildings and road transport into the scope of Directive 2003/87/EC.</i></p> <p>Märkused:</p> <p>Liikmesriikidel, mis on vähendanud oma CO<sub>2</sub> emissioone ennaktempos edestades EL-i üldesmärgi 2020. aastaks, tuleks võimaldada planeerida kogu fondi (ja vastava riikliku panuse) kasutamist eeskätt ja ainult investeringuteks.</p>	<p>ja energiapoliitika eesmärkidesse panustavate meetmete toetamiseks. Praegu (mil Eestis suunatakse sihtotstarbeliste meetmete elluviimiseks vähemalt 50% kauplemistulust) määratletakse valdava osa meetmete raames toetuse taotlemise ning kasutuse tingimused ja kord asjakohase õigusaktiga (nn meetme määrusega), milles sätestatud kriteeriumide alusel toimub toetatavate projektide valik.</p> <p>Sotsiaalse kliimafondi määruse eelnõu ei välista riikidel suure osa nn uue HKS enampakkumistulu suunamist uue HKS sektorites kasvuhoonegaaside heite vähendamisele suunatud investeringute toetuseks.</p> <p>Sotsiaalse kliimafondi vahendite kasutuse kavandamise osana kaalutakse riigi kliimapoliitika eesmärkide ning fondi sihtotstarbe kontekstis olulisemate meetmete ettepanekuid ning määratletakse kõige asjakohasemad meetmed ning nende sihtrühmad.</p>
Eesti Taastuvenergia Koda	Toetame sotsiaalse kliimafondi loomise põhimõtet.	Arvestatud.

Kaubandus-Tööstuskoda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaubanduskoda ei ole näinud realistlikku Euroopa Komisjoni analüüsi, mis näitaks, milline on Euroopa Komisjoni kliimapaketi sotsiaalmajanduslik mõju. Meie esialgsel hinnangul võib plaanitavate muudatuste mõju olla kordades suurem kui on sotsiaalse kliimafondi planeeritav maht. Näiteks kui Eesti saab 8 aasta jooksul kliimafondist ca 200 miljonit eurot ehk ca 25 miljonit eurot aastas, siis see ei pruugi olla piisav, et katta ettepanekute elluviimisega kaasnev negatiivne sotsiaalmajanduslik mõju. Näiteks ei ole see ilmselt piisav, et hüvitada madalama sissetulekuga leibkondadele ettepanekute elluviimisega kaasnev kulutuste kasv.</li> <li>• Oleme seisukohal, et Euroopa Komisjoni ettepanekud peaksid olema sellised, et madalama sissetulekuga leibkonnad ei vajaks täiendavaid toetuseid.</li> <li>• Praegu loodab EL ettepanekute elluviimisel koguda kokku rohkem raha, et seda siis madalama sissetulekuga leibkondadele ümber jagada. Sellist lahendust me ei toeta.</li> </ul>	<p>Teadmiseks võetud. Toetame fondi eesmärki leevendada uue heitkogustega kauplemise süsteemi loomise mõju haavatavatele leibkondadele, mikroettevõtetele ja transpordikasutajatele. Konkreetsete sihtrühmade vajaduste ja võimalike toetusmeetmete analüüs seisab sotsiaalse kliimafondi planeerimise käigus ees. Lisaks toetatakse hoonete energiatõhususe suurendamist ning soodustatakse null- ja vähese heitega sõidukitega kasutuselevõttu transpordis ka teistest rahastamisallikatest. Näiteks on selliseid investeeringuid kavas perioodil 2021-2027 EL struktuuritoetuste ning Taaste- ja vastupidavusraha kaudu üle 470 mln euro (lisandub toetuse saaja omafinantseering).</p>
-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------