



Brüssel, 15. juuni 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0420(COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO ₂ -heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ – Eduaruanne

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 16. detsembril 2025 ettepaneku muuta määrust, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normid (CO₂-heite norme käsitlev määrus)¹. See sisaldab ka sõidukite märgistamise õigusnorme.
2. Ettepanek esitati osana autotööstuse paketist, mis sisaldab ka ettepanekut keskkonnahoidlike ettevõttesõidukite kohta ja ettepanekuid autotööstust käsitlevate õigusaktide lihtsustamise kohta (autotööstuse koondpakett).

¹ Dokument 17010/25 + ADD 1.

3. Ettepaneku eesmärk on pakkuda välja varasemast paindlikum ja tehnoloogianeutraalsem lähenemisviis, milles võetakse arvesse tehnoloogia ja turu arengut ning edendatakse samal ajal kliimaneutraalsust ja aidatakse kaasa energiajulgeolekule ja -sõltumatusse, loobudes maanteedtranspordis fossiilkütuste kasutamisest ning säilitades prognoositavuse tootjate ja investorite jaoks õiglasel üleminekul heitevabale liikuvusele.

Eelkõige vähendatakse sellega sõiduautode ja kaubikute 2035. aasta eesmärki 100%-lt 90%-le ja kaubikute 2030. aasta eesmärki 50%-lt 40%-le ning kehtestatakse tootjatele uued paindlikkusvõimalused oma eriheite vähendamise eesmärkide saavutamiseks: tehakse ettepanek, et vastavushindamine oleks mitmeaastane ajavahemikul 2030–2032, ning nähakse ette kuni 2034. aastani erisoodustused ELis toodetud väikestele elektriautodele ning alates 2035. aastast kestlike taastuvkütuste kasutamise arvestusühikud ja ELis toodetud vähese CO₂ heitega terase arvestusühikud. Kahte viimati nimetatud paindlikkusmeedet kasutatakse allesjäänud heitkoguste kompenseerimiseks, et tagada ettepaneku kliimaneutraalsus. Need suurendavad tehnoloogianeutraalsust ja võtavad arvesse väljalasketoru heitest laiemat heite vähendamist.

4. Nõukogu (keskkond) pidas 17. märtsil 2026 ettepaneku üle poliitilise mõttevahetuse, keskendudes ettepaneku põhielementidele, nimelt heitkoguste vähendamise eesmärkidele ja uutele paindlikkusvõimalustele.
5. Euroopa Parlamendis määrati keskkonna-, kliima- ja toiduohutuse komisjoni nimel raportööriks Massimiliano SALINI (PPE, IT). Hääletus täiskogul peaks toimuma 2026. aasta novembris.
6. Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse ettepaneku kohta 29. aprillil 2026. Regioonide Komitee ei ole oma arvamust ettepaneku kohta veel esitanud.
7. Allpool võtab eesistujariik kokku ettepaneku osas seni tehtud edusammud ja annab üldise ülevaate peamiste lahendamata küsimuste seisust.

II. ÜLEVAADE OLUKORRAST

Üldine teave

8. Keskkonna töörühm analüüsis CO₂-heite norme käsitleva määruse ettepanekut mitmel koosolekul, viimati 21. mail 2026.

9. Keskkonna nõukogus märtsis toimunud poliitiline mõttevahetus ja töörühma tasandil tehtud põhjalik läbivaatamine on võimaldanud kindlaks teha ettepaneku peamised probleemkohad ja delegatsioonide üldised seisukohad nende suhtes. Mitu delegatsiooni säilitab siiski analüüsi reservatsiooni kogu teksti või selle osade suhtes.
10. ELis toodetud väikeste elektriautode erisoodustused ja ELis toodetud vähese CO₂ heitega terase arvestusühikud on tihedalt seotud autotööstuse koondpaketi ettepaneku ja tööstuse kiirendamise õigusakti ettepanekuga. Tööstuse kiirendamise õigusakti ettepanek esitati alles 4. märtsil 2026 ja selle läbivaatamine on veel suhteliselt varajases etapis. Nende omavahel seotud sätete üle toimus 5. juunil 2026 arutelu alaliste esindajate komitees.
11. Kuigi eesistujariik on jätkanud konkreetset tööd ettepaneku kõigi elementidega, on ta praeguses etapis keskendunud sellele, et saavutada kompromiss eelkõige märgistamise ja tehnilisemate küsimuste osas. Selle tulemusena saavutati eesistujariigi viimase kompromissteksti suhtes laialdane kokkulepe, välja arvatud mõne lahendamata küsimuse osas, mis peamiselt puudutavad kasutatud sõidukeid ja sõidukite energiatõhususe lisamist märgisele. Mõned muud lahendamata küsimused on seotud ettepaneku peamiste probleemkohtadega.
12. Eesistujariigi üldine hinnang on, et ettepaneku osas edasiste edusammude tegemiseks on vaja käsitleda kõiki peamisi lahendamata küsimusi osana üldisest tasakaalustatud kompromissist.

Peamised lahendamata küsimused

13. Alates ettepaneku läbivaatamise algusest on olnud selge, et peamised poliitilised küsimused puudutavad heite vähendamise eesmärke 2035. ja 2030. aastaks ja uusi paindlikkusvõimalusi. Arvestades, et Euroopa autotööstus seisab silmitsi tootmiskulude, liigse tootmisvõimsuse ja kasvava ülemaailmse konkurentsi probleemidega, oli arutelu eesmärk leida õige tasakaal kliimaneutraalsuse suunas liikumise ja elektrifitseerimise edendamise vahel, pakkudes samal ajal tootjatele rohkem valikuvõimalusi ja paindlikkust oma heite vähendamise eesmärkide saavutamisel, tugevdades seeläbi tehnoloogianeutraalsust, tagades samal ajal tugeva ja konkurentsivõimelise autotööstuse ELis. Ühelt poolt leitakse, et tööstuse konkurentsivõime tagamisel on keskse tähtsusega paindlikkus tootjate jaoks ja tehnoloogianeutraalsus, aga teiselt poolt seda, et konkurentsivõime tulevikukindluse jaoks on vaja hoida elektrifitseerimise suunda ja tempot.

Sellega seoses soovib mitu delegatsiooni laiendada heiteta sõidukite määratlust nii, et see hõlmaks sõidukeid, mis kasutavad üksnes süsinikuneutraalseid kütuseid. Need delegatsioonid teevad ettepaneku määratleda mõiste „süsinikuneutraalne“ nii, et see hõlmaks kõiki taastuvenergia direktiivis loetletud taastuvkütuste liike. Üks delegatsioon soovib laiendada määratlust nii, et see hõlmaks „taastuvkütused, sealhulgas täiustatud biokütused“. Teised delegatsioonid on selle vastu, leides et määratlus peaks jätkuvalt põhinema väljalasketoru heitel. Üks delegatsioon soovib liikuda kogu olelusringi hindamise lähenemisviisi suunas. Samuti on arvesse võetud liikmesriikide vahelisi erinevusi, mis on muu hulgas seotud elektrisõidukite kasutuselevõtu määradega ja taristu kasutuselevõtuga.

a) Heite vähendamise eesmärgid

Mitu delegatsiooni ei ole veel esitanud lõplikku ega konkreetset seisukohta kavandatud heite vähendamise eesmärkide kohta. Väljendatud seisukohad on väga erinevad.

14. Kaubikute 2030. aasta eesmärk

Kuigi mõned delegatsioonid on väljendanud selget toetust kaubikute 2030. aasta eesmärgi vähendamisele 50%-lt 40%-le, säilitavad paljud delegatsioonid sisulised reservatsioonid või alles hindavad ettepanekut. Mitu delegatsiooni tervitas liikumissuunda, aga kutsus üles eesmärki veelgi vähendada, võttes arvesse struktuurseid takistusi elektrikaubikute kasutuselevõtul. Teised on ettevaatlikud eesmärgi vähendamise suhtes, seades kahtluse alla selle vajalikkuse. Üks delegatsioon on sõnaselgelt nõudnud 2030. aasta eesmärgi vähendamist ka sõiduautode osas.

Tundub olevat laialdane toetus sellele, et arvutada 2030. aasta eesmärgi (nii sõiduautod kui ka kaubikud) täitmist kolme aasta keskmise alusel. Mõned delegatsioonid on ettevaatlikud keskmise väärtuse kasutamise suhtes, samas kui mitu delegatsiooni väidavad, et vaja on suuremat paindlikkust, ja soovivad seda pikendada viie aastani, mõned ka 2025. aasta eesmärgi puhul. Teised on vastu üldisele pikendamisele viie aastani.

15. Sõiduautode ja kaubikute 2035. aasta eesmärk ning kohustus kompenseerida ülejäänud heitkogused

Mõned delegatsioonid on väljendanud toetust 90% eesmärgile koos kohustusega kompenseerida ülejäänud heitkogused, kusjuures mõned delegatsioonid kutsusid samuti üles tagama, et heitkoguste vähendamine oleks kooskõlas Euroopa kliimamäärusega.

Teised on öelnud, et nad saavad toetada 90% eesmärki teatavate piirangutega, nimelt et 90% peaks olema täidetud tingimusteta või vähemalt ainult osaliselt hüvitatav ja/või et tootjate paindlikkusvõimalusi oma konkreetsete eesmärkide saavutamiseks tuleks lisada ja laiendada, et kajastada turu tegelikku olukorda. Mõned delegatsioonid pooldavad 2035. aasta eesmärkide edasist vähendamist nii sõiduautode kui ka kaubikute või ainult kaubikute puhul, seades kahtluse alla kavandatud eesmärkide teostatavuse.

Seevastu on mitu delegatsiooni 2035. aasta eesmärkide vähendamise suhtes kriitilised. Mõned soovivad jääda praeguse 100% eesmärgi juurde, viidates muu hulgas jõupingutuste jagamise määruse eesmärkidele ning vajadusele saata selge signaal elektrifitseerimise kohta ja järgida Euroopa kliimamääruse eesmärke. Mõned on märkinud, et nende reservatsioonid on seotud nende skeptilisusega selle suhtes, kas arvestusühikutega kompenseerimismehhanism toob kaasa samasuguse heitkoguste vähendamise kui praegused eesmärgid.

b) Paindlikkusvõimalused

16. Sõiduautode 2030. aasta eesmärk – erisoodustused ELis toodetud väikestele elektrisõidukitele

Tundub, et väikeautode erisoodustuste kontseptsiooni toetatakse laialdaselt, kuid mitu delegatsiooni kutsub üles muutma konkreetset ettepanekut või on esitanud selle teatavate elementide suhtes analüüsi reservatsiooni. Eelkõige leiavad mitmed delegatsioonid, et tehnoloogianeutraalne lähenemisviis peaks võimaldama erisoodustusi ka sellistele väikeautodele, mis kasutavad üksnes süsinikuneutraalseid/taastuvkütuseid. Mõned rõhutavad, et selliste väikeautode taskukohasus on põhielement, mille alusel nad seda sätet hindavad.

Mõned delegatsioonid on siiski esitanud selle kontseptsiooni suhtes reservatsioone, mõned soovivad laiendada seda ka suurematele elektriautodele ning üks delegatsioon lükkab ettepaneku täielikult tagasi.

Väikese elektrisõiduki määratlus on esitatud autotööstuse koondpaketis, mille suhtes ei ole nõukogu veel kokkuleppele jõudnud.

„Valmistatud ELis“ kohta vt allpool.

17. Sõiduautode ja kaubikute 2035. aasta eesmärgid – kütuse arvestusühikud ja ELis toodetud vähese CO₂ heitega terase arvestusühikud

Kütuse arvestusühikute suhtes on paljud delegatsioonid väljendanud kahtlusi kas seetõttu, et see säte ei ole nende jaoks piisavalt kaugeleulatuv paindlikkuse võimaldamisel või tehnoloogianeutraalsuse toetamisel, või seetõttu, et nad kahtlevad ettepaneku keskkonnavalasest terviklikkuses ning et see saadab turule valesid signaale. Mitu delegatsiooni soovib seda sätet laiendada, sealhulgas kohaldades seda enne 2035. aastat ja/või suurendades arvestusühikute protsendimäära ja/või laiendades biokütuste liikide valikut. Mitu delegatsiooni toetab seda, et heiteta sõidukitena käsitatakse sõidukeid, mis kasutavad üksnes süsinikuneutraalseid/taastuvkütuseid. Sellega seoses tehakse ettepanek, et kõik taastuenergia direktiivis loetletud kütused oleksid hõlmatud võrdselt. Seevastu teisel delegatsioonide rühmal on selle suhtes tugevad kahtlused, väites et paindlikkus ei too kaasa heitkoguste täiendavat vähendamist, suunab pakkumise eemale sektoritest (lennundus ja merendus), mis vajavad neid kütuseid süsinikuheite vähendamise alternatiivide puudumisel, ning nõrgendab turusignaali elektrifitseerimise suunas. Nad on vastu sellele, et heiteta sõidukitena käsitatakse sõidukeid, mis kasutavad üksnes süsinikuneutraalseid/taastuvkütuseid.

Vähese CO₂ heitega terase arvestusühikute kontseptsiooni ja eesmärgi stimuleerida juhtivat turgu ELis toodetud vähese CO₂ heitega terase jaoks toetatakse üsna laialdaselt või vähemalt suhtutakse sellesse avatult. Mõned soovivad kohaldada arvestusühikuid enne 2035. aastat ja mõned kutsuvad üles arvestusühikute kohaldamisala laiendamale, eelkõige alumiiniumile. Delegatsioonidel on siiski üldiselt küsimusi vähese CO₂ heitega terase määratlemise meetoodika ja parameetrite kohta, mis kehtestatakse ökodisaini määruse alusel delegeeritud õigusaktiga.

Kontseptsiooni „valmistatud ELis“ kohta vt allpool.

18. Mõned delegatsioonid kahtlevad piirangus, mille kohaselt võivad ühendusse kuuluda vaid seotud tootjad, väites, et see toob kaasa konkurentsi moonutamise.

19. Kontseptsioon „valmistatud ELis“ ja seosed tööstuse kiirendamise õigusakti ettepanekuga

Arvestades, et tööstuse kiirendamise õigusakti ettepaneku läbivaatamine on alles algusjärgus, on enamikul delegatsioonidest seni analüüsi reservatsioonid ja küsimused kontseptsiooni „valmistatud ELis“, ja nagu eespool mainitud, vähese CO₂ heitega terase kontseptsiooni kohta.

Mõned delegatsioonid on väljendanud täielikku või vähemalt osalist toetust kontseptsioonile „valmistatud ELis“. Mõne delegatsiooni jaoks on see CO₂ heite norme käsitleva ettepaneku põhielement, millega stimuleerida jätkuvalt investeeringuid ELis asuvasse tootmisse ja vähendada sõltuvust impordist. Teised on väljendanud kahtlusi kontseptsiooni „valmistatud ELis“ suhtes, pidades küsitavaks selle vastavust rahvusvahelistele kohustustele ja selle tõhusust tootjate väärtusahelate säilitamisel.

20. Läbivaatamine

Mitu delegatsiooni peab 2035. aastaks kavandatud määruse läbivaatamist liiga hiliseks, ning mõned delegatsioonid kutsuvad üles lisama täiendavaid üksikasju läbivaatamise sisu kohta. Teised ei näe vajadust läbivaatamist ettepoole tuua.

21. Pistikühendusega hübriidsõidukite kasulikkustegur

Kuigi see ei ole osa CO₂-heite norme käsitlevast ettepanekust, on üks delegatsioonide rühm nõudnud pistikühendusega hübriidsõidukite nn kasulikkusteguri külmutamist, samas kui teine rühm on selle vastu. Kasulikkustegurit kasutatakse nende sõidukite CO₂-heite ja kütusekulu arvutamiseks. See määratakse kindlaks elektrirežiimis ja sisepõlemismootori režiimis sõitmise hinnangulise suhte alusel. Kasulikkusteguri ajakohastamine on vastu võetud teisest õigusaktidega ja seda kohaldatakse alates 29. novembrist 2026. Eesmärk on tagada, et CO₂ heide kajastaks paremini nende sõidukite tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid.

III. KOKKUVÕTE

Alaliste esindajate komiteel palutakse võtta teadmiseks käesolev eduaruanne ja edastada see nõukogule (keskkond), pidades silmas nõukogu 25. juuni 2026. aasta istungit.