



Brüssel, 27. veebruar 2026
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0420(COD)

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 – Poliitiline mõttevahetus

Pidades silmas nõukogu 17. märtsi 2026. aasta istungit (keskkond), edastatakse lisas eesistujariigi taustteave ja ettepanekut käsitlevad küsimused ministritele.

Alaliste esindajate komiteel palutakse võtta taustteave teadmiseks ning edastada see nõukogule.

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO₂-heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ

– Poliitiline mõttevahetus –

– Eesistujariigi taustteave ja küsimused ministritele –

Komisjon esitas 16. detsembril 2025 ettepaneku muuta määrust, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normid. Ettepanek sisaldab ka sõidukite märgistamise õigusnorme. Ettepanek on osa autotööstuse paketist, mille eesmärk on toetada sektori jõupingutusi üleminekul keskkonnahoidlikule liikuvusele. Pakett sisaldab ka kolme muud seadusandlikku algatust (üks lihtsustamise kohta – autotööstuse koondpakett, üks ettevõtete sõidukipargi keskkonnahoidlikumaks muutmise kohta ja üks raskeveokite CO₂-heite normide sihipärase muutmise kohta) ning teatist akude tootmise edendamise strateegia kohta.

Ettepanek on jätkuks 2025. aasta märtsi autotööstuse tegevuskavale ning 2025. aasta alguses algatatud strateegilisele dialoogile tööstuse ja sektori peamiste sidusrühmadega.

Koos muude autotööstusega seotud algatustega on ettepaneku eesmärk aidata lahendada selle konkurentsivõime peamisi probleeme keskkonnas, kus tehnoloogia areneb kiiresti ja konkurents suureneb, jäädes samal ajal süsinikuheite vähendamise kursile. Komisjoni hinnangul on autotööstuse konkurentsivõime seisukohast äärmiselt oluline, et ELi tööstus saavutaks taas juhtpositsiooni heiteta sõidukite valdkonnas. Sellega seoses on CO₂-heite norme käsitlevad sätted olulised, et tagada investoritele kogu nende väärtusahela ulatuses pikaajaline kindlus ja prognoositavus. Kuigi üleminek heiteta sõidukitele on tõusuteel ning akutoitega elektrisõidukite osakaal oli 2025. aastal ELis 17,4 %¹, on kasutuselevõtt liikmesriigiti endiselt ebahühtlane.

¹ Euroopa Komisjoni Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskus.

Selleks et lahendada autotööstuse ees seisvaid probleeme, leiab komisjon, et CO₂-heite normide jaoks on võimalik välja töötada pragmaatilisem lähenemisviis, muutmata üldist liikumist heiteta sõidukite suunas. Seega on ettepaneku eesmärk saavutada selline tasakaal, kus tootjatele on lubatud rohkem paindlikkust ja rohkem tehnoloogilisi võimalusi selleks, et saavutada heite vähendamise eesmärgid, tagades samal ajal, et sektor on kindlalt heiteta liikuvuse kursil.

Ettepanek asetub ka 2030. aasta järgse raamistiku üldisesse konteksti, et rakendada hiljuti vastu võetud 2040. aasta kliimaeesmärki vähendada heidet 90 % ning aidata ELil liikuda 2050. aastaks kliimaneutraalsuse saavutamise suunas. Kokku moodustavad sõiduaudod ja kaubikud ligikaudu 20 % ELi CO₂ koguheitest.

Hetkeolukord nõukogus

Uute sõiduaudode ja kaubikute CO₂-heite norme käsitleva määruse kavandatavat muudatust on arutatud mitmel keskkonna töörühma koosolekul, kus viidi lõpule ettepaneku esimene täielik läbilugemine. Ettepaneku läbivaatamine on seega pooleli ja mitu liikmesriiki alles analüüsivad seda. Esialgsete märkuste põhjal on seisukohad ettepaneku suhtes siiski väga erinevad nii kavandatud eesmärkide, eelkõige 2035. aasta eesmärkide, kui ka uute paindlikkusmeetmete kavandatud kehtestamise osas.

Arutatavad teemad

Selleks et anda suuniseid ettepaneku edasiseks läbivaatamiseks, soovitab eesistujariik ministritel käsitleda järgmisi küsimusi.

Heite vähendamise eesmärgid 2030. ja 2035. aastaks

Komisjon teeb ettepaneku vähendada kaubikute väljalasketoru heite vähendamise 2030. aasta eesmärki 50 %-lt 40 %-le, võttes arvesse konkreetseid probleeme, millega kaubikute tootjad heiteta kaubikute kasutuselevõtu tõkete tõttu silmitsi seisavad.

Sõiduautode puhul jääb kehtima 2030. aasta eesmärk vähendada heidet 55 %.

Sõiduautode ja kaubikute 2035. aasta eesmärkide osas nähakse ettepanekuga ette vähendada väljalasketoru heite vähendamise eesmärke 100 %-lt 90 %-le võrreldes ELi sõidukipargi 2021. aasta sihttasemega, et võimaldada tootjatel saavutada oma eesmärgid suurema hulga tehnoloogiliste võimalustega ja seega toetada tehnoloogianeutraalsemat lähenemisviisi. Tootjad peavad siiski kompenseerima oma ülejäänud heitkogused kuni 10 % ulatuses, kasutades kestlike taastuvkütuste arvestusühikuid ja/või vähese CO₂-heitega terase arvestusühikuid, säilitades seeläbi kliimaneutraalsuse eesmärgi.

Uued paindlikkusmeetmed arvestusühikute kujul eesmärkide saavutamiseks

Pakutakse välja kolm uut arvestusühikute liiki:

1. Kuni 2034. aastani ELis toodetud väikeste heiteta sõiduautode erisoodustused.
2. Alates 2035. aastast kestlike taastuvkütuste arvestusühikud.
3. Alates 2035. aastast ELis toodetud vähese CO₂-heitega terase arvestusühikud.

Väikeste heiteta sõiduautode **erisoodustuste** eesmärk on stimuleerida ELis toodetud väikeste taskukohaste elektriautode massituru arengut. Ühe väikese elektrisõiduki tootmine läheb arvesse 1,3 sõidukina. Mõiste „väike heiteta sõiduauto“ tuleb määratleda tüübikinnitusmääruse kavandatud muutmisel osana autotööstuse koondpaketi.

Kestlike taastuvkütuste arvestusühikud ja vähese CO₂-heitega terase arvestusühikud pakuvad tootjatele rohkem nõuete täitmise võimalusi lisaks väljalasketoru heite lähenemisviisile ja suurendavad tehnoloogilist neutraalsust. Selleks et tagada muu hulgas piisavad investeeringud heiteta sõidukitesse, tehakse ettepanek seada nende paindlikkusmeetmete ülemmääraks 10 % ELi sõidukipargi 2021. aasta sihttasemest.

Kestlike taastuvkütuste arvestusühikud ei ole tootjapõhised, kuid võimaldavad tootjatel kompenseerida kuni 3 % ELi sõidukipargi 2021. aasta sihttasemest, sõltuvalt nende kütuste kättesaadavusest turul. 3 % piires kehtestatakse maksimaalselt 1 % suurune vaheülemmäär kompenseerimaks teatavat liiki biokütuseid ja teatavatest lähteainetest valmistatud biogaasi. Kütuste arvestusühikutega toetatakse investeeringuid kestlike taastuvkütuste väärtusahela arendamisse, kusjuures sellistel kütustel on jätkuvalt roll transpordi, eelkõige olemasoleva sõidukipargi süsinikuheite vähendamisel.

Kavandatud **vähese CO₂-heitega terase arvestusühikute** eesmärk on stimuleerida ELis toodetud vähese CO₂-heitega terase kasutamist sõidukite tootmisel ja luua selles valdkonnas juhtiv turg. Need ühikud võimaldavad tootjatel kompenseerida kuni 7 % ELi sõidukipargi 2021. aasta sihttasemest.

Kõigi kolme paindlikkusmeetme puhul teeb komisjon ettepaneku, et nõuete täitmise eesmärgil moodustatud heiteühendused saavad olla üksnes heiteühendused, mille puhul kõik heiteühenduse tootjad on osa ühest ja samast seotud tootjate rühmast.

Küsimused ministritele

Eesistujariik palub ministritel arutada järgmisi küsimusi:

1. Komisjon teeb ettepaneku vähendada 2035. aasta eesmärke 90 %-ni ning samas võtta kasutusele kestlike kütuste ja ELis toodetud vähese CO₂-heitega terase arvestusühikute mehhanismid, et kompenseerida ülejäänud heitkoguseid. Milline on teie hinnang kavandatud muudetud raamistikule, pidades silmas ELi kliimaeesmärkide saavutamist, tehnoloogilise neutraalsuse suurendamist ja autotööstuse konkurentsivõimet?
 2. Mida arvate kavandatud paindlikkusest, et aidata tootjatel saavutada oma 2030. ja 2035. aasta sihttasemed?
-