



Brüssel, 22. mai 2026
(OR. en)

8947/26

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0421(COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Komisjoni dok nr:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus keskkonnahoidlike ettevõttesõidukite kohta – Eduaruanne

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 18. detsembril 2025 osana autotööstuse paketist.
2. Ettepaneku eesmärk on käsitleda heiteta ja vähese heitega sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite vähest kasutuselevõttu ja ebapiisavat kättesaadavust, kehtestades konkreetset eesmärgid seoses heiteta ja vähese heitega autode ja väikeste tarbesõidukite osakaaluga ettevõtete sõidukiparkides, kuna neil sõidukiparkidel on suur osakaal uute sõidukite registreerimisel ja nende uuendamise määr on suur. Ettevõtete sõidukiparkide sihikule võtmine peaks suurendama ELi autotööstuse konkurentsivõimet ja sellel oleks ka ülekanduv mõju kasutatud sõidukite turule.

Lisaks tehakse ettepanek, et liikmesriikide rahaline toetus nende sõidukite kasutuselevõtu edasiseks kiirendamiseks piirduks alates 2028. aastast heiteta ja vähese heitega sõidukitega, mis vastavad tähisele „valmistatud Euroopa Liidus“, nagu see määratletakse tööstuse kiirendamise õigusaktis.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

3. Euroopa Parlament otsustas, et seda ettepanekut menetlevad ühiselt keskkonna- ja transpordikomisjon, mille raportöörid on Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) ja François Kalfon (S&D, FR – TRAN). Euroopa Parlament kavatseb oma seisukoha vastu võtta 23. novembri 2026. aasta täiskogu istungil.
4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu 18. märtsil 2026 toimunud täiskogu 604. istungil. Regioonide Komitee ei ole oma arvamust veel esitanud.

III. NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES TEHTUD EDUSAMMUD

5. Maismaatranspordi töörühm alustas ettepaneku läbivaatamist 13. jaanuaril 2026 ettepaneku ja lisatud mõjuhindangu üldise tutvustusega. Töörühm jätkas oma tööd 3. ja 17. veebruaril, 3. ja 17. märtsil, 14. aprillil ja 19. mail 2026.
6. Alates ettepaneku ja mõjuhindangu tutvustamisest on liikmesriigid üldiselt väljendanud toetust eesmärgile kiirendada heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tugevdada liidu autotööstuse konkurentsivõimet. Samal ajal lahknevad arvamused selle kohta, milline on kõige sobivam regulatiivne lähenemisviis nende eesmärkide saavutamiseks.

7. Mõned liikmesriigid leiavad, et sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite normide pakkumispõhise lähenemisviisi täiendamine ettevõtete sõidukiparkidele suunatud nõudluspõhiste meetmetega võib aidata kiirendada heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtmist turul ning luua Euroopa autotööstusele stabiilsed juhtivad turud. Teised liikmesriigid väljendavad muret kavandatud eesmärkide kohustusliku laadi ja üldise lisaväärtuse pärast, nende proportsionaalsuse pärast seoses tekkiva halduskoormusega, võimaliku mõju pärast ettevõtjatele ja VKEdele ning selle pärast, kas ettepanek võib olla liiga sekkuv. Need mured kajastusid ka ühises mitteametlikus dokumendis, mille esitas märkimisväärne rühm liikmesriike. Üks liikmesriik väljendas vastuseisu ettepanekule selle praegusel kujul, toetades samal ajal põhimõtteliselt sõidukipargi elektrifitseerimise eesmärki. Samal ajal väljendas mitu liikmesriiki, säilitades reservatsioonid ettepaneku osade suhtes, valmisolekut jätkata tehnilisi arutelusid, et leida võimalikud kompromisslahendused.
8. Küprose eesistumise ajal viis töörühm läbi ettepaneku esimese täieliku läbivaatamise artiklite kaupa. Aruteludes keskenduti eelkõige kohaldamisalale ja mõistetele, kavandatud eesmärkide ambitsioonikusele, aruandluskohustustele ja halduskoormusele, samuti ettepaneku koostoimele seonduvate seadusandlike ettepanekutega, eelkõige sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite normide läbivaatamise ning tööstuse kiirendamise õigusaktiga.
9. Arutelude hõlbustamiseks ja tehnilise töö edendamiseks edastas eesistujariik suunisdokumendi ja esimese kompromissettepaneku, milles kajastatakse delegatsioonide poolt arutelude käigus esitatud märkusi ja sõnastusettepanekuid. Esimest kompromissettepanekut arutati töörühmas 19. mail 2026 ja delegatsioonid tervitasid seda üldiselt kui konstruktiivset alust tehniliste arutelude jätkamiseks, samas kui ettepaneku peamiste poliitiliste aspektide suhtes jäid alles olulised reservatsioonid. Eesistujariik hõlbustas ka mõttevahetust aruandluse teostatavuse ja andmekogumismeetodite kohta, sealhulgas liikmesriikide esitlusi olemasolevate registreerimis- ja aruandlustavade kohta. Sellega seoses rõhutas mitu liikmesriiki vajadust jätkata tehnilist tööd andmekogumismeetodite ja registrite omavaheliste seoste valdkonnas, et tagada järjepidev ja toimiv lähenemisviis kõigis liikmesriikides.
10. Liikmesriigid tõstatasid ka küsimusi seoses nõudega, et toetust antakse vaid sõidukitele, mis vastavad tähisele „valmistatud Euroopa Liidus“ ja selle võimaliku mõjuga, sealhulgas seoses mõiste „rahaline toetus“ kohaldamisalaga ja selle koostoimega riiklike toetuskavadega. Mõned liikmesriigid tõstatasid ka küsimusi seoses artikli 4 koostoimega riikide eelarvepädevusega. Arutelud nende aspektide üle arenesid edasi pärast tööstuse kiirendamise õigusakti ettepaneku

avaldamist 4. märtsil 2026. Samal ajal rõhutasid liikmesriigid, et „valmistatud Euroopa Liidus“ nõude praktilise tähenduse osas on vaja suuremat selgust, et hinnata võimalikku mõju, mida omab rahalise toetuse andmine üksnes selle tähise all toodetud sõidukitele. Edasised edusammud nendes aspektides sõltuvad osaliselt arutelude edenemisest asjaomastes ettevalmistavates organites, kes vaatavad läbi tööstuse kiirendamise õigusakti.

11. Küprose eesistumise ajal peetud arutelud pakkusid kasulikke tehnilisi selgitusi ning aitasid paremini määratleda edasist tööd vajavaid peamisi poliitilisi ja horisontaalseid küsimusi. Samal ajal kinnitasid arutelud, et käesolev ettepanek, sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite normide läbivaatamine ning tööstuse kiirendamise õigusakt on omavahel tihedalt seotud. Seetõttu on nende seonduvate ettepanekute osas tehtud edusammudel oluline mõju käesoleva ettepaneku osas tehtavale edasisele tööle.

IV. KOKKUVÕTE

12. Eespool toodut arvesse võttes palutakse COREPERil ja nõukogul (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) võtta käesolev eduaruanne vastavalt oma 27. mai koosolekul ja 8. juuni 2026. aasta istungil teadmiseks.