



Riigikogu Euroopa Liidu asjade komisjoni istungi protokoll nr 162

Eesti, videosild

Reede, 8. mai 2026

Algus 9.00, lõpp 10.00

Juhataja: Peeter Tali (esimees)

Protokollija: Roosmarii Kukk (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Vladimir Arhipov, Lea Danilson-Järg, Katrin Kuusemäe, Maido Ruusmann, Aivar Sõerd, Tarmo Tamm, Urve Tiidus, Luisa Värk

Komisjoni ametnikud: Getter Kristen Treumuth (nõunik)

Puudusid: Arvo Aller, Enn Eesmaa, Rain Epler, Tiit Maran, Anti Poolamets, Kadri Tali ja Kristo Enn Vaga

Kutsutud: haridus- ja teadusminister Kristina Kallas, Haridus- ja Teadusministeeriumi EL ja rahvusvahelise koostöö osakonna vanemnõunik Katrin Siider, ministri nõunik Gea Kangilaski (1. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi asekanstler Kristi Klaas, kliimaosakonna nõunik Mariann Leps ning välissuhete osakonna EL teemade valdkonnajuht Eliise Merila (2. päevakorrapunkt); Justiis- ja Digiministeeriumi digitaristu ja küberturvalisuse asekanstler Tõnu Grünberg, Justiis- ja Digiministeeriumi sideturgude talituse juhataja asetäitja Mart Laas ning Euroopa Liidu asjade ja väliskoostöö juht Kristiina Krause (3. päevakorrapunkt); Justiis- ja Digiministeeriumi digitaristu ja küberturvalisuse asekanstler Tõnu Grünberg, Justiis- ja Digiministeeriumi sideturgude talituse juhataja asetäitja Mart Laas ning Euroopa Liidu asjade ja väliskoostöö juht Kristiina Krause (4. päevakorrapunkt); Riigikogu Kantselei avalike suhete osakonna pressinõunik Merilin Kruuse (1.–5. päevakorrapunkt); Riigikantselei Euroopa Liidu sekretariaadi nõunikud Karin Zereen ja Tairi Täht (2. päevakorrapunkt); Riigikantselei Euroopa Liidu sekretariaadi nõunik Age Inkinen (3. päevakorrapunkt)

Päevakord:

2. Seisukoha andmine: 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 – COM(2025) 995

2. Seisukoha andmine: 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 – COM(2025) 995

Kristi Klaas andis ülevaate Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO₂-heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ – COM(2025) 995.

Kõneleja märkis, et määruse muutmise taustal on soov laiemalt Euroopa Liidu konkurentsivõimet toetada. Kui nõue 2035. aastaks toota heitevabasid autosid asendati 100% asemel 90%-ga, siis loodi paindlikkused heitenormi täitmiseks, mis laiendab ka puhta tööstuse konkurentsipositsiooni. Sellega soodustatakse, et lisaks puhaste kütuste tootmisele, toodetakse ka puhast terast. Eesti toetab määruse ülevaatamist ja paindlikkuse suurendamist, et üleminek oleks sujuvam, kuid rõhutame seejuures, et vältida tuleb halduskoormuse kasvu ning toetada elektrisõidukite kättesaadavust Euroopa Liidus. Rõhutame, et sõidumärgistuse süsteemi uuendamine ja laiendamine peab olema lihtne, tuginema digitaliseeritud andmete kasutamisele, tagama piisava üleminekuperioodi ning sõidumärgistuse andmebaasi kulud tuleb katta Euroopa Liidu eelarvest.

Urve Tiidus andis ülevaate [majanduskomisjoni arvamusest](#) ja arutelust ning märkis, et komisjon otsustas Vabariigi Valitsuse seisukohti toetada (poolt 7: Jaak Aab, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi; vastu 3: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik; erapooletuid 0; ei hääletanud 1: Tõnis Mölder).

Peeter Tali andis ülevaate [keskkonnakomisjoni arvamusest](#) ja arutelust ning märkis, et komisjon otsustas Vabariigi Valitsuse seisukohti toetada (poolt 5: Yoko Alender, Jüri Jaanson, Mait Klaassen, Irja Lutsar, Tiit Maran; vastu 1: Züleyxa Izmailova; erapooletuid 0).

Lea Danilson-Järg sõnas, et tema hinnangul on kavandatud muudatus 2035. aastaks minna üle 100%-lt elektriautodelt 90%-le ebapiisav ning seetõttu tuleks juba praegu kaaluda saavutatavamat eesmärki. Arvestades, et majanduskomisjonis käsitleti ka 60% varianti, tegi L. Danilson-Järg ettepaneku täiendada Eesti seisukohti eesmärgiga vähendada kergsõidukite heidet 2035. aastaks 60%-le.

Peeter Tali küsis, kui palju on Eestis elektriautosid ning mida arvab ministeeriumi esindaja eesmärgi toomisest 60%-ni.

Kristi Klaas vastas, et heite vähendamise eesmärgi muutmine 100%-lt 90%-le puudutab eeskätt autotootjate suutlikkust kohandada oma tootmist vähese heitega sõidukite suunas. Läbirääkimistel ei ole autotootjariigid pidanud põhjendatuks eesmärgi täiendavat alandamist, kuna heitevabade sõidukite tootmisse on juba tehtud märkimisväärsed investeeringuid. Kavandatav 10%-line paindlikkus võimaldab üldeesmärgi täitmisele kaasa aidata ka teistel Euroopa tööstusharudel, sealhulgas puhta terase tootmise ning vähese heitega kütuste, nagu biometaan ja rohediisli (HVO), laiema kasutuselevõtu kaudu. K. Klaas sõnas, et ei pea eesmärgi langetamist 60%-le mõistlikuks, kuna Eestis puudub oma autotööstus ning teised liikmesriigid ei ole nii ulatuslikku muudatust toetanud. Samuti oleks mitteautotootja riigi selline ettepanek Euroopa Liidu tasandil tõenäoliselt vähese toetusega. Elektrisõidukite osakaal Eestis moodustab uutest registreeritud sõidukitest ligikaudu 5%, aprillis 9% ning Euroopa Liidu keskmine oli eelmisel aastal 27%.

Lea Danilson-Järg lisas, et heitevabade sõidukite osakaal läheneb 90%-lt vastupidi 10%-le. Seetõttu ei pea ta veenvaks väidet, et Eestis puudub autotööstus, vaid Eesti peab arvestama ka tarbijate huvidega ning Euroopa Liidu majanduse ja konkurentsivõimega tervikuna. Kui Euroopa Liidus piiratakse tootmine üksnes heitevabade sõidukitega, samal ajal kui mujal toodetakse jätkuvalt ka muid sõidukeid, võib see vähendada konkurentsivõimet ja piirata tarbijate valikuid, eriti arvestades elektrisõidukite kõrgemat hinda. Kuigi tootjad ei ole eesmärgi edasist vähendamist ise aktiivselt nõudnud, võib seda mõjutada teema kõrge politiseeritus. Seetõttu pidas L. Danilson-Järg põhjendatuks ettepanekut täiendada seisukohti

eesmärgiga vähendada kergsõidukite heidet 2035. aastaks 60%-le ning panna see ettepanek hääletusele.

Kristi Klaas vastas, et Euroopa Liidu läbirääkimisi on mõjutanud Hormuzi väina kriis, kuna Euroopa Liidu konkurentsivõime sõltub sellest, kui kiiresti suudetakse puhtaid tehnoloogiaid kasutusele võtta, et vähendada sõltuvust kolmandatest riikidest pärit kütustest. Autotööstuses on liikumine heitevabade autode tootmise suunas juba alanud ning lisapaindlikkuseks antakse autotootjatele ka superkrediidid, et suurendada Euroopa Liidus toodetud taskukohaste mudelite pakkumist turul. K. Klaas sõnas, et Euroopa Liidu keskmine elektrisõidukite osakaal on 27%, kuid mitmes riigis on see oluliselt kõrgem, näiteks Rootsis ja Taanis 60% ning Norras 90%. Bruegeli analüüsi põhjal oli eelmisel aastal Euroopa Liidus elektriautode tootmise võimekus 4,6 miljonit autot aastas ja kasvab jätkuvalt. K. Klaas rõhutas, et õigusaktis seatud eesmärk puudutab üksnes uusi turule tulevaid sõidukeid, mitte juba kasutuses olevaid.

Peeter Tali täpsustas, et kuna elektriautosid toodetakse sageli Hiinas, siis on oluline kaitsta Euroopa tootjaid odavate Hiina elektrisõidukite konkurentsivõime eest siseturul.

Lea Danilson-Järg vastas, et Euroopa Liidus piiraks konkurentsi olukord, kus teised riigid toodavad jätkuvalt eri tüüpi sõidukeid, kuid Euroopa Liidus keskendutakse üksnes elektrisõidukite tootmisele.

Peeter Tali sõnas, et tema hinnangul seisneb Euroopa Liidu peamine probleem kasvavas sõltuvuses Hiinast ning Hiina elektrisõidukite konkurentsivõimes, mis ohustab Euroopa tööhõivet ja tootmisvõimekust ning tegemist on tõsise majandusliku väljakutsega. P. Tali küsis, millisesse Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohtade punkti Lea Danilson-Järg soovib muudatusettepaneku lisada.

Lea Danilson-Järg vastas, et see võiks sobitada esimesse punkti, kuid küsis kuidas Kristi Klaasilt, kuidas käsitleti seda majanduskomisjoni arutelul.

Kristi Klaas vastas, et majanduskomisjonis toimus hääletus põhimõtte mitte konkreetse sõnastuse osas.

Peeter Tali sõnas, et pooldab konkreetse ettepaneku sõnastamist, kuid see eeldab, et on teada kuhu muudatus seisukohtades paigutuks.

Lea Danilson-Järg märkis, et täpse sõnastuse kujundamine ministeeriumi esindaja osalusel oleks otstarbekas, arvestades tema varasemat tööd antud dokumendiga ja ülevaadet muudatuse sobivaimast paigutusest.

Urve Tiidus tegi ettepaneku hääletada põhimõtte üle vähendada kergsõidukite heidet 2035. aastaks mitte 100%-lt 90%-le, vaid 60%-le ning mitte selle konkreetse sõnastuse osas.

Peeter Tali sõnas, et muudatusettepaneku esitamisel tuleb määratleda, millist seisukohta ja kuidas muudetakse, et ministeerium saaks oma seisukoha anda.

Lea Danilson-Järg märkis, et muudatusettepanekute koostamisel on tavapärane konsulteerida ministeeriumi ja komisjoni ametnikega.

Kristi Klaas sõnas, et majanduskomisjonis toimus hääletus põhimõtte üle vähendada kergsõidukite heidet 2035. aastaks mitte 100%-lt 90%-le, vaid 60%-le ning mitte konkreetse sõnastuse osas. Hääletuse tulemusel muudatusettepanek toetust ei leidnud.

Peeter Tali pani eelneva arutelu põhjal esmalt hääletusele ettepaneku vähendada kergsõidukite heidet 2035. aastaks mitte 100%-lt 90%-le, vaid 60%-le (poolt 2: Vladimir Arhipov, Lea Danilson-Järg; vastu 5: Maido Ruusmann, Aivar Sõerd, Peeter Tali, Urve Tiidus, Luisa Värk; erapooletuid 0; ei hääletanud 2: Katrin Kuusemäe, Tarmo Tamm). Ettepanek ei leidnud toetust.

Peeter Tali pani seejärel hääletusele ettepaneku toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti

kookõlas majanduskomisjoni ja keskkonnakomisjoni arvamusega (poolt 5: Mairo Ruusmann, Aivar Sõerd, Peeter Tali, Urve Tiidus, Luisa Värk; vastu 2: Vladimir Arhipov, Lea Danilson-Järg; erapooletuid 0; ei hääletanud 2: Katrin Kuusemäe, Tarmo Tamm).

Otsustati:

2.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti kookõlas majanduskomisjoni ja keskkonnakomisjoni arvamusega (poolt 5: Mairo Ruusmann, Aivar Sõerd, Peeter Tali, Urve Tiidus, Luisa Värk; vastu 2: Vladimir Arhipov, Lea Danilson-Järg; erapooletuid 0; ei hääletanud 2: Katrin Kuusemäe, Tarmo Tamm).

(...)

(allkirjastatud digitaalselt)
Peeter Tali
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Roosmarii Kukk
protokollija

Väljavõte õige
Roosmarii Kukk
Euroopa Liidu asjade komisjoni konsultant