

Sõiduautode ja kaubikute CO₂ heitestandardid

Otsuse ettepanek koordineerimiskogule

Kujundada seisukoht

Kaasvastutaja sisendi tähtpäev 21.01.2026

KOKi esitamise tähtpäev 11.02.2026

VV esitamise tähtpäev 19.02.2026

Vastutav ministeerium: Kliimaministeerium

Kaasvastutajad: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Justiits- ja Digiministeerium

Seisukoha valitsusse toomise alus ja põhjendus

Algatuse reguleerimisala nõuab vastavalt Eesti Vabariigi põhiseadusele seaduse või Riigikogu otsuse vastuvõtmist, muutmist või kehtetuks tunnistamist (RKKTS § 152¹ lg 1 p 1);

Algatuse vastuvõtmisega kaasneks oluline majanduslik või sotsiaalne mõju (RKKTS § 152¹ lg 1 p 2);

Sisukokkuvõte

Euroopa Komisjon avaldas 16. detsembril 2025 autotööstuse paketi osana ettepaneku sõiduautode ja kaubikute CO₂ heitestandardite määruse (COM (2025) 995) muudatuste kohta. Komisjoni ettepanek näeb ette täiendavaid paindlikkusi tootjatele, et toetada tööstust ja tugevdada tehnoloogilist neutraalsust, tagades samal ajal vajaliku kindluse ja prognoositavuse ning säilitades selge ja tugeva turusignaali sõidukite elektrifitseerimise suunas. Kui 2023. aastal rakendunud sõiduautode ja kaubikute CO₂-standardite määrus nägi ette sisepõlemismootoriga autode ELi turule tootmise lõpetamist, siis uue ettepaneku kohaselt peavad autotootjad alates 2035. aastast saavutama 90% heitmete vähendamise sihttaseme, kusjuures ülejäänud 10% heitkogusest on võimalik kompenseerida ELis toodetud madala süsinikusisaldusega terase või e-kütuste ja biokütuste kasutamise kaudu. See tähendab, et ka pärast 2035. aastat on ELi turule võimalik toota uusi pistikhübriide, kerghübriide ja sisepõlemismootoriga sõidukeid.

Autotootjatele lisatakse 2030. aasta eesmärkide täitmisel täiendav paindlikkust võimaldades tootjatel arvestada mitte 2030. aasta CO₂ heidet, vaid kolme aasta keskmist

(2030-2032 vahemik). Sarnane paindlikkus on autotootjatel ka 2025. aasta eesmärgi täitmise osas.

Ettepanekuga võimaldatakse mitut liiki krediite. Luuakse superkrediitide süsteem väikestele, taskukohastele ja ELis toodetud nullheitega sõiduautodele, selleks luuakse transpordi omnibusi raames eraldi kategooria „*small electric vehicle*“. Luuakse ka ELis toodetud madala süsinikusisaldusega terase krediit, millega on võimalik tootjapõhiselt kompenseerida kuni 7% 2021. aasta sõidukipargi CO₂-eesmärgiga võrreldes tekkivat heidet. Lisaks nähakse ette taastuvkütuste krediidid, mis põhinevad sobilike kestlike taastuvkütuste kasutamisel.

Lisaks leevendatakse kaubikute 2030. aasta CO₂-eesmärki, ELi turule toodavate kaubikute lubatud keskmine CO₂-heide peab alates 2030. aastast olema 2021. aasta baastasemega võrreldes 40% madalam senise 50% asemel.

Ettepanekuga uuendatakse ja ühtlustatakse ka sõidukite märgistamist, kusjuures märgistus kajastab sõiduki CO₂-heidet ning kütuse- ja energiatarbimise näitajaid ning laieneb ka kasutatud sõidukitele.

Kas EL algatus reguleerib karistusi või haldustrahve? Jah

Määrus kohustab Euroopa Komisjoni kohaldama tootjatele ülemääraste heitmete maksu, kui tootja ei täida CO₂ sihttasest. Aastatel 2025–2027 ja 2030–2032 hinnatakse vastavust aastate keskmisena. Alates 2035. aastast kohaldatakse makset igal aastal, kui CO₂ sihttase on ületatud ka pärast lubatud kütuse- ja terasekrediitide arvestamist. Makse suurus on 95 eurot iga ületatud CO₂ grammi ja iga registreeritud sõiduki kohta, krediitide kasutus on piiratud.

Määrus kohustab liikmesriike kehtestama ka riigisiseseid karistused sõidukite märgistamise nõuete rikkumise eest. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad, ning järelevalveasutustel on õigus nõuda rikkumise korral dokumentide kontrollimisega seotud kulude hüvitamist.

Kas nähakse ette uue asutuse loomine (järelevalvelised või muud asutused)? Ei

Kas lahenduse rakendamine vajab IT-arendusi? Jah

Algatus kohustab Euroopa Komisjoni looma hiljemalt 12 kuu jooksul pärast määruse jõustumist ELi tasandi avalikult kättesaadava digitaalse andmebaasi, mis koondab teabe ELi turule lastud sõidukimudelite märgistamise andmete kohta. Andmebaasi toimimise üksikasjad määratakse komisjoni rakendusaktidega ning tootjad on kohustatud sisestama ja ajakohastama andmebaasis ettenähtud teabe. Andmebaasi loomine ja käigushoidmine eeldab IT-arendusi ELi tasandil, sh tootjate andmete vastuvõtmise ja haldamise lahendusi ning andmete avalikkusele kättesaadavaks tegemist.

Eesmärgid

Eesmärk: Ettepaneku eesmärk on pakkuda tootjatele täiendavaid paindlikkusi, et toetada üleminekut nullheitega liikuvusele, ning kehtestada ühtlustatud ja ajakohased eeskirjad CO₂-heidete märgistamise kohta. Selle saavutamiseks nähakse ette tootjatele suurem paindlikkus CO₂-heite sihttasemete täitmisel, CO₂-heite standardite tehnoloogilise neutraalsuse suurendamine ning CO₂-standardite panuse säilitamine ELi EL kliimamääruses sätestatud eesmärkide saavutamisse. Samuti on eesmärgiks tagada kindlus ja prognoositavus nullheitega liikuvuse väärtusahela tootjatele ja investoritele ning kehtestada ühtlustatud tarbijale antav teave, sealhulgas nullheitega sõidukite kohta.

Mõju ja sihtrühm

Mõju valdkonnad

Majandus

Ettevõtlus

Sihtrühm: Ettevõtted

Mõju sihtrühmale: Algatus vähendab tootjate majanduslikke riske ja kulusurvet, pakkudes CO₂-sihttasemete täitmisel täiendavaid paindlikkusi, mis võimaldavad eesmarke saavutada kulutõhusamalt ja vähendavad trahviriski. Samal ajal säilib tugev investeerimissignaal nullheitega tehnoloogiatesse, tagades üleminekul kindluse ja prognoositavuse. Mõnele ettevõttele võivad siiski kaasneda täiendavad kohanemis- ja investeerimiskulud, kuid kokkuvõttes on mõju ettevõtetele valdavalt positiivne ja konkurentsivõimet toetav.

Halduskoormus

Kas lahendusega kaasneb mõju halduskoormusele? Jah

Kas ettevõtetele halduskoormus: Nii kasvab kui kahaneb

Mõju sihtrühmale: Ettepanekuga võib ettevõtete halduskoormus mõnevõrra suureneda seoses krediidimehhanismidega, kuna tootjad peavad esitama teavet superkrediitide ning madala süsinikusisaldusega terase ja taastuvkütuste krediitide kasutamise kohta CO₂-eesmärkide täitmisel. Tootjatele ja turuosalistele tekivad ka uued kohustused seoses sõidukite märgistamisega, sealhulgas nõue sisestada ja ajakohastada andmeid ELi tasandi digitaalses andmebaasis ning tagada märgistuse korrektne kasutamine ka digikanalites. Teiselt poolt võib halduskoormus väheneda, kuna sõidukite märgistamise nõuded ühtlustatakse ELi tasandil, kaotades vajaduse erisuguste riiklike lahenduste järele (nt paberkandjal juhendid), ning CO₂-heitmete seire ja aruandluse põhisüsteeme ei muudeta.

Kas avaliku sektori töökoormus: Nii kasvab kui kahaneb

Mõju sihtrühmale: Avaliku sektori töökoormus kasvab, kuna Euroopa Komisjon peab looma ja haldama ELi tasandi digitaalse andmebaasi ning liikmesriigid peavad korraldama järelevalvet ja kehtestama karistused sõidukite märgistamise nõuete rikkumise eest. Samas

töökoormus kahaneb, kuna märgistamise ühtlustamine ELi tasandil kaotab vajaduse riiklike süsteemide (nt paber kandjal juhendite ja eraldi märgistusraamistike) arendamiseks ja haldamiseks ning CO₂-heitmete seire põhikorraldust ei muudeta.

Keskkond

Välisõhk ja kiirgus

Sihtrühm: Ettevõtted, elanikud

Mõju sihtrühmale: Algatusel on positiivne mõju välisõhu kvaliteedile, kuna CO₂-heitestandardite säilitamine ja nullheitega sõidukite kasutuselevõtu soodustamine aitab vähendada ka muid saasteaineid (nt peenosakesed), eriti linnapiirkondades.

Kliimamuutused

Sihtrühm: Ettevõtted, elanikud

Mõju sihtrühmale: Algatusel on oluline positiivne mõju kliimamuutuste leevendamisele, kuna see säilitab CO₂-heite vähendamise ambitsiooni transpordisektoris ning panuse ELi 2030. aasta kliimaeesmärgi ja 2050. aasta kliimanetraalsuse saavutamisse.

Keskkonnateadlikkus

Sihtrühm: Ettevõtted, elanikud

Mõju sihtrühmale: Algatusel on positiivne mõju keskkonnateadlikkusele, kuna sõidukite märgistamise ajakohastamine ja ühtlustamine parandab tarbijate juurdepääsu võrreldavale ja usaldusväärsele teabele sõidukite CO₂-heite ning energia- ja kütusekulu kohta. Märgistuse laienemine ka kasutatud sõidukitele ning digitaalse andmebaasi loomine toetavad teadlikumaid ostuotsuseid ja suurendavad üldist arusaama transpordi keskkonnamõjust.

Riigivalitsemine

Riigieelarve

Kas lahendusega kaasneb mõju riigieelarve kuludele? Ei

Kaasamine

Kaasata kõik asjassepuutuvad huvirühmad.