

## TAGASISIDEKORJE: MÕJU HINDAMINE

Käesoleva dokumendi eesmärk on anda avalikkusele ja sidusrühmadele teavet komisjoni tulevase õigusloometöö kohta, et nad saaksid anda tagasisidet komisjoni arusaama kohta probleemist ja selle võimalikest lahendustest ning esitada meile kogu nende käsutuses oleva asjakohase teabe, muu hulgas näiteks eri poliitikavariantide võimalike mõjude kohta.

|                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>ALGATUSE PEALKIRI</b>                                                                                                                                                                                                             | Ettevõtjatele kuuluvad keskkonnahoidlikud sõidukid                     |
| <b>JUHTIV PEADIREKTORAAT (VASTUTAV ÜKSUS)</b>                                                                                                                                                                                        | Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, B4 Säästev ja arukas transport |
| <b>ALGATUSE TÕENÄOLINE LIIK</b>                                                                                                                                                                                                      | Määrus ettevõtjatele kuuluvate keskkonnahoidlike sõidukite kohta       |
| <b>LIGIKAUDNE AJAKAVA</b>                                                                                                                                                                                                            | 2025. aasta IV kvartal                                                 |
| <b>LISATEAVE</b>                                                                                                                                                                                                                     |                                                                        |
| <i>Käesolev dokument on üksnes informatsiooniks. See ei mõjuta komisjoni lõplikku otsust selle kohta, kas algatust jätkatakse, ega selle lõplikku sisu. Kõik kirjeldatud algatuse elemendid, sealhulgas ajakava, võivad muutuda.</i> |                                                                        |

### A. Poliitiline taust, probleemi kirjeldus ja subsidiaarsuse kontroll

#### Poliitiline taust

Maanteetranspordi süsinikuheidet tuleb kiiresti vähendada ja tootjad peavad konkurentsivõime säilitamiseks suurendama heiteta sõidukite müüki. 2025. aasta märtsi [ELi autotööstuse tegevuskavas](#) ja [teatises ettevõtete sõidukiparkide CO<sub>2</sub> heite vähendamise kohta](#) nimetati ettevõtjate sõidukiparke (mis moodustavad ligikaudu 60 % registreeritud sõiduautodest ning peaaegu 100 % kaubikutest, veoautodest ja bussidest) peamise hoovana ning teatati, et 2025. aastaks võetakse vastu seadusandlik ettepanek, et suurendada nõudlust heiteta sõidukite järele selles olulises sektoris. Ilma ühise ELi raamistikuta võivad riiklikud lähenemisviisid ettevõtjate sõidukite süsinikuheite vähendamiseks põhjustada turu killustatust, regulatiivset ebakindlust ja ebaühtlast arengut siseturul. Algatusega reageeritakse nendele muredele, täiendatakse sõiduautode, kaubikute ja raskesõidukite süsinikuheite normide eelseisvat läbivaatamist ning tugevdatakse puhta tööstuse kokkulepet.

#### Probleem, mida algatusega lahendatakse

Ettevõtjate sõidukeid kasutatakse tavaliselt intensiivsemalt ja neid vahetatakse välja sagedamini kui erasõidukeid. Nad kujundavad suurel määral ELi kasutatud sõidukite turgu, kust paljud eurooplased oma sõidukid ostavad. Heiteta sõidukite kasutuselevõtt ettevõtjate sõidukiparkides võiks aga olla kiirem, eelkõige tarbesõidukite ja suure läbisõiduga segmentides.

Hoolimata hiljutistest edusammudest – eelkõige suuremates sõidukiparkides ja juhtivates ettevõtjates – on areng kogu ELi hõlmaval turul ebaühtlane ja turg vajab selget suunda. Paljudes liikmesriikides ei kasutata tulemuslikult olemasolevaid riiklikke poliitikavahendeid (sh fiskaalseid ja mittefiskaalseid stiimuleid), et toetada sõidukiparkide ostutsuseid. Uute kerg- ja raskesõidukite süsinikuheite normid on mõeldud pakkumise poolele (sõidukitootjatele), kuid puuduvad võrreldavad õigusaktid, mis suurendaksid ELi tasandil nõudlust heiteta sõidukite järele. Edusammud sõltuvad riiklikust, piirkondlikust ja kohalikust poliitikast, mille ulatus ja ambitsioonikus on liikmesriigiti erinev. Selline killustatud lähenemisviis põhjustab regulatiivset ebakindlust ja piirab piiriülest järjepidevust. Heiteta sõidukite vähene kasutuselevõtt ettevõtjate sõidukiparkides mõjutab ka nende kättesaadavust kasutatud sõidukite turgudel, piirates taskukohaste heiteta sõidukite kättesaadavust üldsuse ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate (VKEde) jaoks. Ilma ELi sekkumiseta jäävad need probleemid tõenäoliselt püsima. Maailmaturu kiire areng, eelkõige heiteta sõidukite tehnoloogiate valdkonnas, nõuab eespool kirjeldatud probleemide kiiret lahendamist ning selgeid turusignaale juba enne 2030. aastat, et toetada ELi autotööstuse ülemaailmset konkurentsivõimet.

#### ELi meetmete alus (õiguslik alus ja subsidiaarsuse kontroll)

##### Õiguslik alus

Algatuse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91, mis võimaldab ELil: i) kehtestada ühised eeskirjad, mida kohaldatakse rahvusvahelise transpordi suhtes, ning ii) parandada siseturu toimimist

transpordisektoris. Ettevõtjate sõidukipargid tegutsevad sageli piiriülevalt ning heiteta sõidukite kasutuselevõtu ühiste nõueteta püsib killustatud riiklike lähenemisviiside ja ebavõrdsete konkurentsitingimuste oht. ELi toimimise lepingu artikli 91 alusel vastu võetud määrus aitaks vähendada transpordisektori süsinikuheidet, tagades samal ajal liikuvuse ja logistikateenuste siseturu sidusa toimimise.

### Praktiline vajadus ELi meetmete järele

Algatus kuulub jagatud pädevusega poliitikavaldkonda, kus saavad tegutseda nii EL kui ka liikmesriigid (ELi toimimise lepingu artikkel 91 – transpordisektori siseturg).

Riiklikud meetmed üksi ei suuda tagada võrdseid tingimusi ja suuremat nõudlust, mida on praegu vaja heiteta sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks ELis. Lisaks võivad lahknevad riiklikud meetmed seada ebasoodsasse olukorda piiriülevalt tegutsevad sõidukipargid ja piirata heiteta sõidukite tõhusat jaotamist siseturul. Liikmesriigid üksi ei suuda neid probleeme tulemuslikult lahendada.

ELi tasandi meetmed tagavad turukindluse ja ettevõtjate sõidukiparkide käitajate nõudluse heiteta sõidukite järele, vältides moonutusi ning aidates luua prognoositavat nõudlussignaali sõidukitootjatele ja laadimistaristu pakkujatele. Samuti toetavad need võrdsemat juurdepääsu keskkonnahoidlikele sõidukitele kõigis liikmesriikides ja võimaldavad tõhusamalt saavutada ELi kliimaeesmärke. Lisaks täiendavad olemasolevaid ELi tasandi pakkumise poole meetmeid (maanteesõidukite süsinikuheite normid) samal tasandil võetavad nõudluse poole meetmed riiklikest meetmetest tõhusamalt. ELi tasandi meetmed tagavad ka kiirema mõju turule tänu selgemale ja ühtlustatud turusignaalile. See on äärmiselt oluline, arvestades tungivat vajadust kaitsta ELi autotööstuse konkurentsivõimet ja suurendada heiteta sõidukite osakaalu ELi kasutatud sõidukite turgudel.

## B. Eesmärgid ja poliitikavariandid

Algatuse üldeesmärk on aidata vähendada maanteetranspordisektori süsinikuheidet, kiirendades ettevõtjate sõidukiparkides üleminekut heiteta sõidukitele ning vähendades seeläbi kasvahoonegaaside ja õhusaasteainete heidet, toetades heiteta sõidukite kasutuselevõttu turul ning kaitstes Euroopa maanteetranspordisektori, sh Euroopa autotööstuse konkurentsivõimet ja kestlikkust.

Algatuse esimene erieesmärk on stimuleerida nõudlust heiteta sõidukite järele ärisegmendis, et täiendada pakkumise poole instrumente, nagu [sõidukite süsinikuheite normid](#) ja taristu kasutuselevõtt [alternatiivkütuste taristu määruse](#) alusel. Teine eesmärk on vähendada fossiilkütustele tehtavaid kulutusi ja nende kütuste importi. Kolmas eesmärk on parandada heiteta sõidukite kättesaadavust kasutatud autode turul, mis aitab need muuta üldsusele ja VKEdel taskukohasemaks.

Komisjon viib läbi põhjaliku mõjuhindangu. Selles hinnatakse kindlaks tehtud probleemide lahendamiseks sobivate arvukate poliitikavariantide eeldatavaid kulusid ja kasu võrreldes lähtetsenaariumiga, mille puhul jääks kehtima praegune õigusraamistik, mis ei sisalda heiteta sõidukite nõudluse poole ELi tasandi meetmeid.

Eri poliitikavariandid, mida tuleb hinnata, hõlmavad riiklike eesmärkide seadmist, eeskirju finantsstiimulite kohta ettevõtjate sõidukite jaoks ja eesmärgi konkreetsetele üksustele. Nende koostamisel võetakse arvesse järgmisi aspekte:

- tasakaal ja kompromissid tulemuslikkuse ja paindlikkuse vahel, näiteks seoses võimalusega kehtestada liikmesriikidele, üksikutele ettevõtjatele või sõidukiparkidele kohustuslikud eesmärgid;
- eri liiki finantsstiimulite roll ja mõju, sh ettevõtjate sõidukite maksualane eeliskohtlemine ja võimalus piirata seda ainult heiteta sõidukitega, ning kogu ELi hõlmava suurema järjepidevuse võimalik mõju;
- ettevõtjate eri liiki sõidukiparkide (nt rentimine, liisimine, taksod, autode ühiskasutus, ametiautod) koosseis, tegevuspiirangud ja ärimudel ning vastavad võimalused minna üle heiteta sõidukitele;
- panus Euroopa autotööstuse kestlikkusse ja vastupidavusse;
- autokaubaveoks mõeldud sõidukiparkide koosseis, turudünaamika ning suurettevõtjate, alltöövõtjate ja väiksemate sõltumatute ettevõtjate vahelised seosed ning vastavad rollid ja jõupingutuste jagamine heiteta sõidukite eesmärkide saavutamisel;
- kahesuunalise laadimise funktsioonide ning V2G-süsteemi nõuete võimalik roll;
- järelevalve- ja aruandlusnõuded ning vastav halduskoormus ettevõtjatele ja ametiasutustele.

Algatusega tagatakse kooskõla muude ELi õigusaktidega ning Euroopa roheline kokkuleppe ja Euroopa kliimamääruse kohaste laiemate kliimaeesmärkidega.

## C. Tõenäoline mõju

Selle algatuse peamine eeldatav mõju on heiteta sõidukitele ülemineku kiirendamine ettevõtlussektoris, millel on ELi sõidukiturul keskne roll. Algatus aitab suurendada sõidukipargi süsinikuheite vähendamise tempot ja ulatust, parandades samal ajal nõudluse prognoositavust sõidukitootjate ja taristu pakkujate jaoks. See omakorda suurendab

olemasolevate pakkumise poole instrumentide, näiteks sõidukite süsinikuheite normide ja laadimistaristu eesmärkide tõhusust ning suurendab tõenäosust, et EL saavutab oma 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärgid.

Peamised sidusrühmad, keda algatus võib mõjutada, on järgmised:

- autoveoettevõtjad (kauba autoveoettevõtjad, reisijate autoveoettevõtjad, autorendiettevõtjad, liisinguettevõtjad, taksod, autode ühiskasutus, ühistranspordiettevõtjad jne);
- sõidukitootjad;
- transpordi- ja logistikateenuseid kasutavad ettevõtjad (jaemüüjad, supermarketid, tööstus jne);
- lõpptarbijad (maanteetranspordi reisijad, maanteel veetavate kaupade ostjad jne);
- kasutatud sõidukite ostjad, eelkõige kodumajapidamised ja VKEd;
- finantsasutused, mis pakuvad maanteesõidukitele kasutus- ja/või kapitalirendi lahendusi.

**Majanduslik mõju** võib hõlmata suuremaid investeeringuid sõidukipargi uuendamisesse ja laadimistaristusse, mis võib mõjutada ettevõtjate kulusid seoses sõidukite soetamise ja käitamisega, samuti mõju kasutatud autode turule. Mõned neist kuludest võivad suurettevõtjad üle kanda klientidele või alltöövõtjatele, sh võib-olla VKEdele ja kodumajapidamistele. Täiendav kaudne majanduslik mõju võib hõlmata muudatusi sõidukite omandiõiguses ja tegevuspõhises lähenemisviisis teatavat liiki ettevõtjate sõidukiparkide puhul. Mõned hinnatavad variandid tekitavad ettevõtjatele ja avaliku sektori asutustele eeldatavasti vähe halduskoormust, teiste variantide puhul võib koormus aga olla märkimisväärne (sh võimalik otsene ja kaudne mõju VKEdele), sõltuvalt võimalikust vajadusest sihtotstarbelise järelevalve ja aruandluse järele.

Eeldatav **sotsiaalne ja keskkonnamõju** hõlmab maanteetranspordist tuleneva kasvuhoonegaaside heite ja õhusaaste vähenemist ning paremat rahvatervist, eelkõige linnapiirkondades, kus on suur ettevõtjate sõidukite kontsentratsioon. Heiteta sõidukite laialdasem kasutuselevõtt ettevõtjate sõidukiparkides võib samuti tugevdada kasutatud sõidukite turgu, muutes keskkonnahoidlikud sõidukid üldsusele ja väikeettevõtjatele kättesaadavamaks, kuid maanteetransporditeenuste võimalik hinnatõus võib lühiajalises perspektiivis negatiivselt mõjutada nende taskukohasust.

Geograafiline mõju on eeldatavasti erinev sõltuvalt heiteta sõidukite praegusest kasutuselevõtust, taristu küpsusest ja riiklike sõidukipargiturgude struktuurist.

## D. Parema õigusloome vahendid

### Mõjuhindang

Selle algatuse toetamiseks koostatakse mõjuhindang. Selles võetakse arvesse kõige värskemaid kättesaadavaid turuandmeid ja teavet, mida koguti sidusrühmadelt, eelkõige 6. veebruarist kuni 8. juulini 2024 toimunud [avaliku konsultatsiooni](#) käigus, mis eelnes [teatisele ettevõtete sõidukiparkide CO<sub>2</sub> heite vähendamise kohta](#). Avaliku konsultatsiooni käigus koguti paljudelt sidusrühmadelt üle 180 vastuse ning saadi üksikasjalikku teavet heiteta sõidukite kasutuselevõtu takistuste kohta ning sobivate poliitikameetmete kohta sõidukiparkide segmentide ja sõidukikategooriate lõikes.

### Konsulterimisstrateegia

Komisjon kutsub avaliku ja erasektori sidusrühmi üles esitama arvamusi ja seisukohti käesoleva tagasisidekorje kaudu. Käesoleva algatuse ettevalmistamisele aitab kaasa probleemi, võimalike lahenduste ja mõju ning asjakohaste rakendamiskaalutluste kohta kogutud teave. Peamised sidusrühmad, kes on teemast tõenäoliselt huvitatud, on sõidukiparkide käitajad, tööstusliidud, avaliku sektori asutused, taristu pakkujad, teadlased ja akadeemikud, vabaühendused ja üldsus.

2024. aastal korraldati [avalik konsultatsioon](#), et koostada [teatis ettevõtete sõidukiparkide CO<sub>2</sub> heite vähendamise kohta](#). Täiendavat teavet koguti 17. juulil 2025 toimunud strateegilise dialoogi käigus, mille raames said peamised sidusrühmad, sh sõidukitootjad, sõidukipargi käitajad ja kodanikuühiskond jagada oma seisukohti ja kogemusi selles küsimuses. Vajaduse korral võib korraldada täiendavaid sihtotstarbelisi kohtumisi, et selgitada rakendamise aspekte ja koguda tehnilist teavet.