

**Brüssel, 6. märts 2025
(OR. en)**

6843/25

**COMPET 126
IND 60
POLCOM 45
RECH 88
CLIMA 59
ENER 60
ENV 129
TELECOM 77
TRANS 57
EMPL 76
SOC 112
COH 16
ECOFIN 249
FISC 49
ENT 29**

SAATEMÄRKUSED

Saatja: Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ,
direktor

Kättesaamise
kuupäev: 6. märts 2025

Saaja: Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär

Komisjoni dok nr: COM(2025) 95 final

Teema: KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE,
EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING
REGIOONIDE KOMITEELE
Euroopa autotööstuse tegevuskava

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 95 final.

Lisatud: COM(2025) 95 final



Brüssel, 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

Euroopa autotööstuse tegevuskava

1. Sissejuhatus

Autotööstus on oluline Euroopa jõukuse edendaja ja tähtis osa Euroopa identiteedist. Euroopa tootjad on olnud alates auto leiutamisest maailmas esirinnas, pannes aluse kaubamärkidele, millega on loodud kõrged innovatsiooni ja tipptaseme võrdlusalused. Praegu on autotööstuse panus SKPsse üks triljon eurot, mis on kolmandik erasektori teadus- ja arendustegevuse investeeringutest ELis, ning tööstusharu pakub otseselt ja kaudselt tööd 13 miljonile eurooplasele. Kui rääkida tarbesõidukitest, siis Euroopa veokitootjate arvele langeb üle 40 % maailmaturust¹. Euroopa autotööstuse juhtpositsioon tekitab imetlust kogu maailmas.

Praegu on käsil autotööstuse enneolematult kiire ja ulatuslik struktuurne ümberkujundamine. Kiireneb üleminek keskkonnahoidlikule liikuvusele. 2024. aastal oli juba iga viies maailmas müüdud auto elektriauto. Samal ajal kõigutavad autotööstust digitehnoloogia, näiteks tehisintellekti, tarkvara ning andur- ja sideseadmete kiire integreerimine ning digiteenuste ja ühenduvuse tähtsuse kasv. **On hädavajalik, et Euroopa autotööstus mitte üksnes ei läbiks, vaid ka kujundaks üleminekut heiteta, ühendatud ja üha enam automatiseeritud sõidukitele.**

Sel üleminekul seisab autotööstus silmitsi konkurentsivõimet mõjutavate tõsiste katsumustega, nagu ülemaailmse tarneahela riskid ning sõltuvus toorme ja akude impordist, endiselt liiga suur sõltuvus fossiilkütustest, tihe konkurents talentide pärast, kululõhed peamiste sisendite puhul ja üha muutlikum geopoliitiline kontekst. Euroopa ettevõtjatel on oht jääda maha peamise strateegilise tehnoloogia (akud, tarkvara, meelelahutusliku teabe süsteemid ja autonoomsed sõidukid) vallas ning neil on sageli väiksem otsene kontroll paljude toormesisendite üle, samas kui välisriikide konkurente toetavad sageli jõulised tööstusstrateegiad ja nad saavad oma riigilt mitmesugust toetust.

Euroopa autotööstuse jaoks on käes pöördeline hetk – tuleb otsustavalt tegutseda. Euroopa Liit (edaspidi „EL“) on võtnud kindlalt nõuks autotööstust üleminekul toetada.

Just sel eesmärgil on koostatud käesolev tegevuskava, mis tugineb konkurentsivõime kompassile, puhta tööstuse kokkuleppele ja viimastel nädalatel peetud arvukatele konsultatsioonidele, mida juhtisid komisjoni president ja mitu komisjoni liiget ning milles osales aktiivselt üle 100 organisatsiooni². Tegevuskavas sätestatakse konkreetsete meetmed, et aidata tagada Euroopa autotööstuse ülemaailmne konkurentsivõime ja säilitada tugev Euroopa tootmisbaas, **viies põhivaldkonnas**: 1) innovatsioon ja digiüleminek, 2) keskkonnahoidlik liikuvus, 3) konkurentsivõime ja tarneahela vastupanuvõime, 4) oskused ja sotsiaalne mõõde ning 5) võrdsed võimalused ja ettevõtluskeskkond.

2. Autotööstuse tegevuskava viis sammast

2.1 Innovatsioon ja digiüleminek

Selleks et olla ülemaailmselt konkurentsivõimeline, peab Euroopa autotööstus kiiresti haarama taas ohjad üleminekul tarkvarapõhiste ja tehisintellektitoega varustatud ühendatud autonoomsetele sõidukitele. Nii sõidukijuhtide kui ka reisijate sõidukogemuse puhul on üha

¹ Statista Market Insights, jaanuar 2025.

² Neid 30. jaanuarist kuni 20. veebruarini toimunud konsultatsioone täiendas avalik konsultatsioon, mille raames saadi üle 1 900 vastuse.

määravam tarkvara, võttes arvesse uute rakenduste, nagu automatiseeritud ja autonoomse sõidukijuhtimise ning side- ja meelelahutusliku teabe süsteemide kesksemat rolli. Sellistest elementidest saavad kiiresti olulised strateegilised eelised, mille arendamisel peavad Euroopa sõidukitootjad (algseadmete valmistajad) olema tiptasemel, kuid kus praegu on oht välisriikide konkurentidele alla jääda.

Autonoomse sõidukijuhtimise ja autonoomsete sõidukite ühtse turu edendamine

Konkurentsivõime jaoks saab määravaks autonoomne sõidukijuhtimise tehnoloogia, mis moodustab märkimisväärse osa tulevasest lisaväärtusest. Eelduste kohaselt loob see autotööstusele 2035. aastaks maailmas kuni 400 miljardit eurot lisaväärtust.

Autonoomsete sõidukite katseplatvormid

Täielikult autonoomsete sõidukite teekatsete tegemise ja ärilise käitamise tingimused on ELis vähem soodsad kui USAs ja Hiinas. See annab neis jurisdiktsioonides tegutsevatele konkurentidele märkimisväärselt parema stardipositsiooni.

Eesmärgiga parandada turu valmisolekut ja autonoomsete sõidukite turustamist, teeb komisjon liikmesriikidega koostööd, et kiiresti luua vähemalt kolm **suuremahulist piiriülest katseplatvormi, seonduvad regulatiivsed katsekeskkonnad ja Euroopa automaatsõidukoridorid**. Kaasata võidakse ka teerajaja rollist huvitatud keskmise suurusega linnad. Need katseplatvormid võimaldavad autonoomsete sõidukite ulatuslikku katselist kasutuselevõttu nii reisijate- kui ka kaubaveoks. Lisaks kohustub komisjon täiendavalt hindama automatiseeritud sõidukite integreerimist transpordisüsteemi sõidukite ja taristu vahelise teabevahetuse kaudu.

Liikumine autonoomsete sõidukite ühtse turu poole

Ühendatud ja autonoomse liikuvuse regulatiivne keskkond on praegu killustatud. Vaid mõni üksik liikmesriik on kehtestanud riiklikud liikluseeskirjad, mis võimaldavad autonoomsetel sõidukitel tema teedel liikuda, ja see takistab autonoomsete sõidukite ühtse turu loomist. Väga oluline on koostöö kõigi autonoomsete sõidukite arendajate ja valmistajate, samuti teehaldajate ja taristuettevõtjate vahel. Vaja on **paremini ühtlustatud raamistikku ja ELi tasandi juhtimist**, et saada kasu meie ühtsest turust ning hõlbustada ühendatud ja autonoomse liikuvuse kiiret rakendamist. Komisjon võtab meetmeid selle eesmärgi saavutamiseks.

Komisjon arendab eelkõige edasi **autonoomsete sõidukite õigusraamistikku**, alustades sellest, et **lubab 2025. aastal heaks kiita piiramatul hulgal automaatparkimissüsteemiga sõidukeid ja 2026. aastal rohkem kasutusviise** (nt keskustevaheline kaubavedu), tagades nende ohutuse. Peale selle koostab komisjon **täpsemad eeskirjad, et paremini toetada automaatsõidusüsteemide (ADS) ja täiustatud juhiabisüsteemide (ADAS) katsetamist avalikel teedel enne nende kasutuselevõttu**. Uuendusliku ADAS- ja ADS-tehnoloogia katsetamiseks Euroopa avalikel teedel on tavaliselt vaja luba, mis põhineb riiklikest eeskirjadest tehtavatel eranditel ja milleks on vaja mitut heakskiitu mitmelt liikmesriigilt. Komisjon **esitab 2026. aasta alguses ettepaneku ühtlustatud heakskiitmismenetluse kohta, et hõlbustada ADASi ja ADSi katsetamist avalikel teedel kogu ELis**.

Põhimeetmed

Luu autonoomsete sõidukite jaoks suuremahulised piiriülesed katseplatvormid (alates 2026. aastast).

Edendada õigusraamistikku ja ühtse turu integratsiooni autonoomse sõidukijuhtimise jaoks Euroopas, kehtestades i) eeskirjad piiramatu hulga automaatsõidusüsteemiga sõidukite kohta (2026. aastaks); ii) ühtlustatud eeskirjad ADASi ja ADSi katsetamiseks avalikel teedel (2026. aastaks) ning iii) ühtlustatud eeskirjad selle tehnoloogia kasutuselevõtuks kõikjal ELis.

Euroopa ühendatud ja automatiseeritud tulevikusõiduki arendamise hoogustamine

Ühendatud ja automatiseeritud tulevikusõiduki kolm põhikomponenti on kiibid, tarkvara ja tehisintellekt. Kuigi Euroopa sõidukitootjate ja -tarnijate arvele langeb 45 % maailmas autotööstusega seotud teadus- ja arendustegevusse tehtavatest investeeringutest, tuleb neil selles valdkonnas rinda pista tehnoloogiaettevõtetega ja digitaalmaailmas hästi orienteeruvate uute autotootjatega väljastpoolt Euroopat. Selleks et vältida uue sõltuvuse tekkimist, ent ka lisaväärtuse kadu ja töötajate lahkumist Euroopast, **peab EL suurendama oma tööstuse võimekust keskkonnahoidlike, ühendatud ja automatiseeritud sõidukite jaoks vajaliku tarkvara ja IT-riistvara valdkonnas.** Muu hulgas tuleb tagada, et tarkvara ja seadmed on kavandatud kasutama navigeerimiseks, ülitäpseks positsioneerimiseks, Maa seireks ja turvalise ühenduvuse tagamiseks kosmosepõhiseid andmeid ja teenuseid, mida pakuvad vastavalt ELi süsteemid Galileo/EGNOS, Copernicus ja varsti IRIS.

Euroopa ühendatud ja autonoomsete sõidukite liit

Ühiste tarkvara ja digitaalse riistvara komponentide väljatöötamiseks on vaja ELi konkurentsieeskirjade raames tehtavat tihedat koostööd Euroopa osalejate vahel. See võimaldaks saavutada märkimisväärse ressurside kokkuhoiu. Autotootjad võiksid kiirendada ühist tehnoloogia arendamist ja kasutada ressursse eelkõige nende elementide jaoks, mis toovad kaasa erinevused kliendikogemuses.

Seepärast loob komisjon viivitamata ***Euroopa ühendatud ja autonoomsete sõidukite liidu***, tuginedes [algatusele „Tuleviku sõiduk“](#) ja [programmi „Euroopa horisont“ autotööstusega seotud partnerluste](#) (eeskätt heiteta maanteetranspordi partnerluse, koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse partnerluse ning Kiipide Ühisetevõtte) raames tehtud ettevalmistustööle. Sellega tuuakse kokku kriitiline mass Euroopa autotööstuse sidusrühmi, sealhulgas VKEsid, et kujundada järgmise põlvkonna sõidukite arendamist, keskendudes ühistele arhitektuurielementidele, ühistele Euroopa riist- ja tarkvarakomponentidele ning nende standardimisele. Tuginedes ühisele innovatsiooni tegevuskavale, teeb loodav liit eelkõige järgmist:

- ***töötab välja tarkvaraplatvormi tarkvarapõhiste sõidukite jaoks.*** Liit töötab välja kogu ELi hõlmava tarkvarapõhiste sõidukite avatud platvormi, mis põhineb nüüdisaegsetel avatud lähtekoodiga tarkvarakomponentidel ning liidestel, standarditel ja vahenditel;
- ***töötab välja sõidukisisese arvutiarhitektuuri tarkvarapõhiste sõidukite jaoks.*** Autonoomne sõidukijuhtimine eeldab tsentraliseeritud ja tiptasemel sõidukisisest andmetöötlusvõimsust. Liit töötab välja tulevikukindla andmetöötlusplatvormi, mis on kohandatav, paindlik, energiatõhus ja võimeline toimima reaajas, ning integreerib täiustatud protsessorid,

sealhulgas tehisintellektiibid, tagades samal ajal, et tarkvarapõhised sõidukid jäävad skaleeritavaks ja kergesti ajakohastatavaks;

- **töötab välja uuenduslikud tehisintellektilahendused autotööstuse jaoks.** Liit töötab välja sektoripõhised generatiivse tehisintellekti mudelid ja algoritmid, mis võimaldavad näiteks autonoomset sõidukijuhtimist, ühendatud sõidukite transpordi- ja laadimistaristus käitamise optimeerimist ning tõhusat akuhaldust või tehisintellektipõhist prognooshooldust;
- **loob 2026./2027. aastal suuremahulise ühise katserajatise.** Rajatisest saab koostöökeskkond **tarkvarapõhiste sõidukite ja tehisintellektitehnoloogia** jaoks ning katseplatvorm rakenduskihtides toimuva innovatsiooni tarvis;
- **kiirendab üleminekut autonoomsele sõidukijuhtimisele.** Liit koostab ja esitab ambitsioonika tehnoloogia tegevuskava ühise automaatsõidusüsteemi (ADS) komponentide (tarkvara ja riistvara) väljatöötamiseks.

Liit on võimas mehhanism, mille abil hoogustada piiriülest koostööd, mida tehakse Euroopa autotööstuses innovatsiooni, arendustegevuse ning ühendatud ja autonoomse sõidukijuhtimise tehnoloogia esmakordse tööstusliku kasutuselevõtu valdkonnas. Komisjon on valmis andma tööstusharu taotlusel suuniseid selle kohta, kuidas koondada kooskõlas konkurentsioigusega autotööstuse andmeid, et autonoomse sõidukijuhtimise valdkonnas saaks teha tehisintellektipõhiseid täiustusi. Komisjon toetab ka liikmesriikide käimasolevat tehnilist tööd, et teha kindlaks **võimalik üleeuroopalist huvi pakkuv tähtis projekt keskkonnahoidlike, ühendatud ja autonoomsete sõidukite jaoks**, tagades samal ajal, et see on ligipääsetav uuenduslikele VKEdele.

Järgmise põlvkonna akutehnoloogia

Välisriikide konkurendid investeerivad suurel hulgal rahalisi ja inimressursse tulevase akutehnoloogia alasesse teadus- ja arendustegevusse, saades märkimisväärset toetust oma riigilt. EL pöörab programmi „Euroopa horisont“ partnerluse **BATT4EU** kaudu suurt tähelepanu akuinnovatsioonile. Oluline on keskenduda sellele ka edaspidi. Komisjon toetab tihedas koostöös kõrgtehnoloogilise tootmise ja kõrgtehnoloogiliste materjalide valdkonna peamiste partnerlustega **kogu ELi hõlmavat järgmise põlvkonna akude väärtusahelat, sealhulgas ringlussevõttu.** Sihtotstarbeline eelarve aastateks 2025–2027 on ligikaudu 350 miljonit eurot, mis on osa programmist „Euroopa horisont“ autotööstusele antavast kogutoetusest.

Rahastamine programmi „Euroopa horisont“ raames

Liidu tegevust ja järgmise põlvkonna akutehnoloogiat toetatakse programmi „Euroopa horisont“ asjaomaste partnerluste raames tehtavate avaliku ja erasektori ühisinvesteeringutega. Programmiga tehakse autotööstusele ajavahemikus 2025–2027 kättesaadavaks üks miljard eurot, mis hõlmab Euroopa Innovatsiooninõukogu kaudu rahastatavat asjakohast tegevust. Tulevikus võidakse konkreetse tegevuse jaoks loodud sihtotstarbelised partnerlused koondada spetsiaalsesse autotööstuse ühissetevõttesse. See ei piira järgmise mitmeaastase finantsraamistiku ettepaneku paketti.

Erasektori investeeringute hoogustamine innovatsiooni kiirendamiseks Euroopas

Nagu on märgitud konkurentsivõime kompassis ja puhta tööstuse kokkuleppes, teeb komisjon koostööd Euroopa Investeeringuspanga (EIP) Grupi ja erainvestoritega eesmärgiga võtta kasutusele

investeeringiprogramm „TechEU“, et aidata ületada lõhkuva innovatsiooni rahastamispuudujääki, suurendada Euroopa tööstuse võimekust ja laiendada ettevõtteid, kes investeerivad uuenduslikku tehnoloogiasse, koostöös Euroopa Innovatsiooninõukogu asjaomase projektiportfelliga. Autotööstuses võiks sellest investeeringiprogrammist toetada investeeringuid tulevase strateegilise tehnoloogiaga seotud teadus- ja arendustegevusse, digitaliseerimisse ja tehisintellekti rakendamisse, samuti kõrgtehnoloogilisse tootmisse ja tarneahela tööstusliku võimekuse rakendamisse ning strateegilise ja konkurentsivõimelise tehnoloogia laiemasse kasutamisse autotööstuse algseadmete valmistajate, tarnijate ja uuenduslike tehnoloogiaettevõtete seas, sealhulgas akuelemendi tehnoloogia tarneahela ülesehitamisse.

Põhimeetmed

Luu Euroopa ühendatud ja autonoomsete sõidukite liit (2025. aastal).

Programmi „Euroopa horisont“ kaudu toetada teadusuuringuid ja innovatsiooni ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse valdkonnas ning arendada järgmise põlvkonna akutehnoloogiat.

Muud meetmed

Teha koostööd EIP Grupi ja erasektoriga, et võtta kasutusele kasvufirmade jaoks mõeldud investeeringiprogramm „TechEU“, sealhulgas akuelemendi tehnoloogia tarneahela ülesehitamiseks.

Küberturvalisus

Ühendatud ja automatiseeritud sõidukite riist- ja tarkvarakomponentidel on oluline mõju turvalisusele. Komisjon **võtab seoses käimasoleva ühendatud sõidukite küberriskide hindamisega küberturvalisuse 2. direktiivi alusel järeelmeetmeid**, sealhulgas vajaduse korral mootorsõidukite õigusraamistikus, ning uurib võimalusi luua Euroopa tööstuse väärtusahel kriitilise tähtsusega komponentide jaoks. Samal ajal töötab komisjon kooskõlas ELi majandusjulgeoleku strateegiaga dialoogis oma rahvusvaheliste partneritega ja eelkõige G7ga välja ühise seisukoha ühendatud sõidukitega seotud küberriskide ja võimalike leevendusmeetmete kohta. See on oluline, et vältida maailmaturu edasist killustumist. Samuti töötab komisjon välja majandusjulgeoleku standardid, et maandada tarneahela riske, nagu liigne sõltuvus, relvana kasutamine, liigne tootmisvõimsus, tehnoloogiaga seotud riskid ja küber- või julgeolekuriskid.

Muud meetmed

Jätkata tööd piisava küberturvalisuse tagamiseks, takistamata innovatsiooni ja turustamist.

Töötada välja majandusjulgeoleku standardid.

Juurdepääs sõidukite andmetele, funktsioonidele ja ressurssidele

Ühendatud ja digitaalsete sõidukite andmed loovad märkimisväärseid uusi tuluvooge ja majanduslikku väärtust. See potentsiaal on teataval määral juba ära kasutatud andmemäärusega, mis võimaldab kasutaja taotlusel juurdepääsu ühendatud seadmete, näiteks sõidukite andmetele, ning taastuvenergia direktiiviga, mis võimaldab juurdepääsu akudega seotud andmetele.

Ühendatud mootorsõidukite arvukate iseärasuste tõttu ja seoses väljavaatega luua uusi äri võimalusi, sealhulgas kahesuunalise ja nutilaadimise valdkonnas, on siiski vaja täiendavaid meetmeid. Seepärast võtab komisjon **asjakohaseid meetmeid**, et võimaldada **kogu autotööstuse ökosüsteemil saada kasu ühendatud sõidukite andmetest**, eelkõige tänu andmemääruse

kohaldamisele ja selle kohaldamise alguses avaldatavate **sõidukiseseid andmeid käsitlevate suuniste** kohaldamisele. Komisjon kaalub pärast andmemääruse mõju hindamist edasisi meetmeid, sealhulgas seadusandlikku ettepanekut sõidukisestele andmetele juurdepääsu kohta ja võimalust luua Euroopa autotööstuse andmeplatvorm. Komisjon võtab seda tehes arvesse küberturvalisuse kaalutlusi, sealhulgas pidades silmas kaugjuurdepääsu andmetele.

Lisaks hindab komisjon, kas olemasolev **ELi konkurentsiraamistik, mis reguleerib vertikaalseid kokkuleppeid autotööstuse järelturgudel** (mootorsõidukite grupierandi määrus), on endiselt eesmärgipärane, sealhulgas digitaliseerimise kontekstis.

Põhimeetmed

Võtta asjakohaseid meetmeid seoses juurdepääsuga sõidukite andmetele, funktsioonidele ja ressurssidele, sealhulgas suunised andmemääruse kohta ja vajaduse korral seadusandlik ettepanek, milles käsitletakse juurdepääsu sõidukiandmetele.

Vaadata läbi mootorsõidukite grupierandi määrus ja täiendavad suunised.

2.2 Keskkonnahoidlik liikuvus

Maanteetransport tekitab endiselt ligikaudu veerandi ELi kasvuhooonegaaside koguheitest. Selleks et saavutada Euroopa eesmärk muutuda 2050. aastaks kliimaneutraalseks, tuleb transpordist pärit heidet vähendada 90 %. Jätkuva kaubandusliku edu tagamiseks on väga tähtis ka see, et Euroopa algseadmete valmistajad, kes juba teevad suuri investeeringuid heitevabasse tehnoloogiasse, saaksid tagasi oma juhtpositsiooni heiteta sõidukite tehnoloogia arendamise ja tootmise valdkonnas. Heiteta sõidukid moodustavad juba praegu märkimisväärse osa ülemaailmsest müügist ja tulevikus saab neist domineeriv turusegment. Sellega seoses on väga oluline tugev siseturg, mida toetab piisav ja kõiki territooriume hõlmav taristu.

Heitenormid

Üleminekut keskkonnahoidlikule maanteeliiklusele toetavad uute sõiduautode ja kaubikute ning uute raskeveokite CO₂ heite normid, millega on kehtestatud tootjatele järk-järgult kõrgemad heite vähendamise eesmärgid. Need normid tagavad investoritele pikaajalise kindluse ja prognoositavuse kogu väärtusahelas, andes samal ajal piisavalt aega õiglaseks üleminekuks. Praegu on Euroopa teedel peaaegu kuus miljonit heiteta sõidukit, kuid 2035. ja 2040. aasta eesmärgi saavutamiseks tuleb seda arvu oluliselt suurendada.

Nõudlus akutoitega elektrisõidukite järele on olnud viimasel ajal oodatust väiksem. Pärast kuuekordset kasvu aastatel 2019–2023 nende sõidukite müük ELis vähenes veidi, kahanedes 2023.–2024. aastal 5,6 %, millega turuosa vähenes 14,6 %-lt 13,6 %-le, ning esinenud on viivitusi taskukohaste elektrisõidukimudelite turuletoomisel.

Ehkki 2025. aasta jaanuari andmete kohaselt oli akutoitega elektrisõidukite osakaal müügis 15 % võrreldes 10,9 %ga 2024. aasta jaanuaris, on endiselt oht, et 2025. aasta sõiduautode heite sihttasemed võivad kaasa tuua märkimisväärseid karistusi. Seepärast esitab komisjon **kiiresti täiendavad paindlikkusmeetmed, muutes sihipäraselt sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme**. Muudatusega (kui see vastu võetakse) nähakse ette, et nõuetelevastavust hinnatakse 2025., 2026. ja 2027. aasta koondarvestuses, et võimaldada autotootjatel **kompenseerida eesmärgi alataitmist ühel või kahel aastal selle ületäitmisega teis(t)el aasta(te)l**. Sellega kaitstakse tööstusharu investeerimissuutlikkust, säilitades samal ajal 2025. aasta sihttasemete üldise

ambitsioonikuse. Komisjon kutsub kaasseadusandjaid üles jõudma selle muudatuse suhtes kiiresti kokkuleppele, kuna see annaks autotööstusele kindluse. Nagu on märgitud komisjoni poliitilistes suunistes, tagab sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme käsitlev määrus investoritele ja tootjatele prognoositavuse. Komisjon kiirendab ettevalmistusi määruse kavandatud läbivaatamiseks. Läbivaatamisel on aluseks faktipõhine analüüs, kus võetakse arvesse kogu asjakohast tehnoloogia arengut ning seda, kui oluline on majanduslikult elujõuline ja sotsiaalselt õiglane üleminek heiteta liikuvusele.

Põhimeetmed

Esitada ettepanek muuta sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme, et võimaldada aastatel 2025–2027 eesmärgi alataitmist ühel või kahel aastal, kui see teis(t)el aasta(te)l ületatakse.

Kiirendada ettevalmistusi määruse kavandatud läbivaatamiseks.

Heiteta sõidukite nõudluse suurendamine

Väiksema sissetulekuga kasutajate toetamine sotsiaalrendi kavade kaudu

Sotsiaalrendi kavadega on võimalik toetada taskukohast keskkonnahoidlikku liikuvust, pidades silmas ebasoodsamas olukorras olevaid tarbijaid, ning anda samal ajal otsene tuge heiteta sõidukite müügile. Komisjon võtab 2025. aasta esimeses kvartalis vastu **soovituse transpordivaesuse kohta, julgustades liikmesriike võtma kliimameetmete sotsiaalfondi riiklike kavade rakendamise raames vastu uute ja kasutatud heiteta sõidukite sotsiaalrendi kavu, mis on suunatud vähekaitsitud transpordikasutajatele**. Sotsiaalrenti (eelkõige haavatavate rühmade jaoks mõeldud heiteta sõidukite üürimise või liisimise kavu) käsitletakse ka **suunistes kliimameetmete sotsiaalkavade kohta**, mille komisjon võtab vastu samal päeval kui käesoleva teatise.

Heiteta sõidukite ettevõtete sõidukiparkides kasutuselevõtu kiirendamine

Ettevõtete sõidukipargid on Euroopa sõidukiturul oluline osa. Ettevõtjate ostetud sõidukid moodustavad praegu ligikaudu 60 % ELis registreeritud sõidukitest. Kui kiirendada heiteta sõidukite kasutuselevõttu ettevõtete sõidukiparkides, saab kasu Euroopa autotööstus ja väheneb veelgi transpordist pärit heide. Selleks et tagada heiteta sõidukite piisav kasutuselevõtt ettevõtete sõidukiparkides, on oluline kaotada moonutatavad toetused fossiilkütust kasutavatele sõidukitele.

Komisjon on alustanud **ettevõtete sõidukiparkide süsinikuheite vähendamiseks** tööd **seadusandliku ettepanekuga**, et kehtestada meetmed, millega toetada ettevõtjaid heiteta sõidukite kasutuselevõtul, tekitamata tarbetut koormust VKEdele ning võttes arvesse kriteeriume, mis käsitlevad muu hulgas kestlikkust ja vastupanuvõimet. Selleks et võimalikult ruttu hoogustada kõnealuste sõidukite kasutuselevõttu, avaldab komisjon koos käesoleva tegevuskavaga **teatise ettevõtete sõidukiparkide süsinikuheite vähendamiseks**, milles kirjeldatakse meetmeid, mida riigi-, piirkondlikud ja munitsipaalasutused saavad heiteta sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks juba võtta.

Heiteta raskeveokite osakaalu suurendamisel on oluline roll kaubasaatjatel. Ettevõtete sõidukiparkidega seotud töö raames uurib komisjon ka meetmeid, millega kiirendada Euroopa heiteta veokite kasutuselevõttu.

Heiteta raskeveokite kasutuselevõtu kiirendamine

Komisjon võtab lähikuudel vastu **eurovinjeti direktiivi sihipärase muudatuse eesmärgiga pikendada 31. detsembriks 2025 määratud tähtaega**, et vabastada heiteta raskeveokid täielikult teemaksudest.

Konkurentsivõimet ning investeeringuid heiteta veokitesse ja maanteetranspordi süsinikuheite vähendamisse saab veelgi suurendada sellega, kui viia kiiresti lõpule institutsioonidevahelised läbirääkimised ning võtta vastu massi ja mõõtmete direktiivi kavandatud muudatused. Sellega tagatakse **võrdsus kandevõime osas võrreldes diiselmootoriga sõidukitega**. Peale selle on kavandatud mitu meetet,³ et **soodsa eeri suurusega teemaksudega** innustada investeerima tõhusatesse haagistesse.

Lõpetuseks võib traditsiooniliste raskeveokite, eelkõige busside moderniseerimine elektrilise jõuseadme paigaldamise teel olla kulutõhus panus sõidukipargi süsinikuheite vähendamisse. Komisjon toetab **määruse väljatöötamist ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) raames**, et ühtlustada selliste moderniseeritud sõidukite tüübikinnitus ülemaailmsel tasandil.

Komisjon uurib ka meetmeid, millega toetada **Euroopas toodetud keskkonnahoidlike busside** kasutuselevõttu, sealhulgas sõidukipargi ümberkujundamise ja depoo ümberehitamise toetamise kaudu ning kohalike omavalitsuste nõudluse parema koondamise või amortisatsioonieeskirjade kaudu.

Liikmesriikide rakendatavate tarbijatele suunatud stimuleerimiskavade parem koordineerimine

Üks peamistest teguritest, mida tarbija uue auto ostmisel arvesse võtab, on tavaliselt auto maksumus. Praegu on heiteta sõidukite kasutuselevõtu elavdamiseks valitud erinevad lähenemisviisid isegi neis liikmesriikides, kus turuvalmidus keskkonnahoidliku liikuvuse jaoks on sarnane. Samuti muudetakse pakutavaid stiimuleid sageli, mis vähendab tarbijate, ettevõtjate ja investorite kindlustunnet. Nüüdseks on saadud selliste kavade tõhususega seoses olulisi kogemusi, mis võimaldavad optimeerida kavade ülesehitust ning toetada keskkonnahoidlikumat ja strateegiliselt vastupanuvõimelist Euroopa tootmist. Vaja on paremini koordineeritud Euroopa tasandi lähenemisviisi. Komisjon alustab viivitamata koostööd **liikmesriikidega**, et vahetada parimaid tavasid ja saadud kogemusi tarbijatele suunatud **stimuleerimiskavade** kohta. Selle töö käigus tehakse kindlaks töövahendid koos võimalustega luua majanduslikult tõhusaid ja eelarve seisukohast jätkusuutlikke stimuleerimiskavasid vastavalt asjaomaste turgude küpsusele ning uuritakse võimalusi võimalike ELi tasandi stimuleerimiskavade jaoks. Neid arutelusid võetakse arvesse **komisjoni soovitus**es, milles määratakse kindlaks ka ELi rahastamisallikad, millest liikmesriigid saavad selliseid stiimuleid toetada.

Põhimeetmed

Võtta vastu soovitus transpordivaesuse, sealhulgas sotsiaalrendi kavade kohta (2025. aasta esimeses kvartalis).

Võtta vastu teatis (2025. aasta esimeses kvartalis) ja seadusandlik algatus (2025. aasta lõpus) ettevõtete sõidukiparkide süsinikuheite vähendamiseks.

Muud meetmed

³ Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ, nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ ja direktiivi (EL) 2019/520 haagistega raskesõidukite CO₂ heite klassi osas, COM(2023)189.

Võtta vastu eurovinjeti direktiivi sihipärane muudatus eesmärgiga pikendada tähtaega, et vabastada heiteta raskeveokid täielikult teemaksudest (2025. aasta teises kvartalis).

Viia lõpule institutsioonidevahelised läbirääkimised massi ja mõõtmete direktiivi läbivaatamiseks.

Võtta vastu soovitus nõudluse poolel rakendatavate rahaliste ja mitterahaliste stiimulite kohta (2026. aastal).

Laadimistaristu kasutuselevõtu kiirendamine

Üks heiteta sõidukite kasutuselevõtu eeltingimusi on elektrisõidukite laadimispunktide ja vesinikutankimistaristu kättesaadavus. Taristuinvesteeringud on keskse tähtsusega ka Euroopa autotööstuse konkurentsivõime vaatenurgast. Paraku ei edendata liikmesriikides ja nende piirkondades laadimistaristu kasutuselevõttu võrdselt. See olukord peab muutuma.

Kehtivate õigusaktide järgimine

Komisjon teeb tehnilise toe instrumendi kaudu **liikmesriikidele kättesaadavaks sihtotstarbelise tehnilise abi** alternatiivkütuste taristu määruses ja hoonete energiatõhususe direktiivis ette nähtud meetmete rakendamiseks.

Alternatiivkütuste taristu rahastamisvahend on osutunud tulemuslikuks ja tõhusaks vahendiks, millega toetada laadimispunktide ja vesinikutankimistaristu kasutuselevõttu. Selle rahastamisvahendi raames juba tehakse kättesaadavaks 570 miljonit eurot projektidele alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks 2025. ja 2026. aastal, pöörates erilist tähelepanu raskeveokitele.

2025. aastal vastu võetavas **kestliku transpordi investeerimiskavas** esitab komisjon lisaettepanekud meetmete kohta, millega kõrvaldada laadimistaristu rahastamise suurendamist takistavad tõkked.

Juurdepääs võrgule

Viivitused võrku ühendamises on sageli üks peamisi kitsaskohti, mis takistab laadimistaristu, eelkõige suuremate avalike laadimisparkide ja raskeveokite jaoks vajalike suure võimsusega laadijate kasutuselevõttu. ELi võrkude tegevuskava ning 2026. aasta esimeseks kvartaliks välja kuulutatud võrgupaketi ja elektrifitseerimise tegevuskava raames on juba rakendamisel või on kavandatud mitu võrgule juurdepääsuga seotud prioriteetset meetet (sh suurema läbipaistvuse tagamine võrkude vastuvõtuvõimsuse osas ning võrguettevõtjate toetamine laadimisnõudluse prognoosimisel).

Komisjon **esitab peagi liikmesriikidele suunised ja soovitused laadimispunktide võrku ühendamise ooteaja lühendamise ja laadimispunktide eeliskohtlemise kohta**, tuginedes liikmesriikide parimatele tavadele. Samuti soovib komisjon **liikmesriikidel lähtuda loamenetluse kontekstis eeldusest, et laadimisjaamad, nende võrku ühendamine, asjaomane võrk ise ja salvestusvahendid teenivad ülekaalukat avalikku huvi**. Komisjon hindab, kas see eeldus peaks muutuma kohustuslikuks. Liikmesriigid peaksid eelistama projekte, mis on kasulikud puhtale energiale ülemineku ja energiasüsteemi, sealhulgas laadimispunktide tõhususe seisukohast.

Komisjon avaldab 2025. aasta suveks juhtpõhimõtted, milles määratakse kindlaks tingimused, mille alusel tuleks teha võrguprojektidesse ennetavaid investeeringuid. Need võimaldavad prognoosida võrgu kavandamisel laadimistaristu tulevase vajadusi.

Taastuenergia direktiiv juba lubab liikmesriikidel kavandada konkreetseid alasid taastuenergiaprojektidega seotud võrkude jaoks, võimaldades kiiremaid loa- ja kavandamismenetlusi. Seda arvesse võttes peaksid liikmesriigid käsutama Euroopa puhaste transpordikoridoride algatuse seisukohast olulisi alasid samasuguste eelisarendusaladena kui neid, mis on määratud taastuenergiakavadega seotud taristu jaoks. Komisjon esitab sel teemal täiendavad soovitused.

Tarbesõidukite laadimistaristu

Väga oluline tegevusvaldkond on raskeveokite laadimistaristu depoodes ja peamistes kiirteekoridorides. Taristuinvesteeringud kiirendavad keskkonnahoidlike raskeveokite kasutuselevõttu ka kaubaveoklientide seas.

Komisjon töötab koos liikmesriikidega välja **Euroopa puhaste transpordikoridoride algatuse**, millega kiirendatakse raskeveokite laadimiskeskuste kui elutähtsa taristu kasutuselevõttu TEN-T peamistes logistikakoridorides, sealhulgas seonduvates linnatranspordisõlmedes ja mitmeliigilise kaubaveo terminalides. See algatus viiakse ellu konkurentsivõime kompassis esitatud konkurentsivõime koordineerimise vahendi raames⁴ ning sellega eeskätt lihtsustatakse lubade andmist, võimendatakse rahastamist investeeringutega seotud riskide vähendamiseks ning luuakse seoseid taastuenergia direktiivi sätetega konkreetsete prioriteetsete võrgupiirkondade kohta. Eesmärk on saavutada esimene mõju 2025. aastal. Komisjon uurib ka viise, kuidas **kiirendada** raskeveokite laadimisjaamade jaoks **võrguvälise lubade andmist** (nt tsoonideks jaotamise eeskirjade muutmisega), et otsustavalt toetada raskeveokite laadimist TEN-T koridorides. Samuti on tähtis kindlaks teha, milline on sobiv toetus depoodes ja avalike laadimispunktide käitajatele kohalike elektrisalvestussüsteemide paigaldamiseks (nt rahastamine või tehniline abi).

Nuti- ja kahesuunaline laadimine

Seoses taastuenergiasüsteemide väljaehitamisega ja lõppkasutuse suurema elektrifitseerimisega kasvab märkimisväärselt vajadus paindlikkuse järele. Nuti- ja kahesuunaline laadimine võib aidata leevendada võrgu koormust ja toetada elektrisõidukite tõhusat integreerimist elektrisüsteemi, vähendades samal ajal sõidukikasutajate energiakulusid.

Seepärast peaksid liikmesriigid kehtestama soodsa raamistiku nuti- ja kahesuunalise laadimise jaoks. Elektrituru korraldust käsitleva direktiiviga on juba antud liikmesriikidele vahendid nuti- ja kahesuunalise laadimise toetamiseks. Liikmesriigid peaksid tagama, et jaotusvõrguettevõtjad pakuvad õiglaseid võrgutasusid, ja vältima salvestatud energia (sh elektrisõidukite akudes) topeltemaksustamist. Üldisemalt saavad liikmesriigid elektrit asjakohaselt maksustades muuta kahesuunalise laadimise majanduslikult tasuvaks. **Komisjon hõlbustab parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel ja koostab uue tarbimiskaja käsitleva võrgueeskirja** (2026. aasta esimeses kvartalis), mis tagab eri paindlikkusteenuste, sealhulgas kahesuunalise laadimise täieliku esindatuse turul.

Lisaks hindab komisjon tüübikinnituse kontekstis vajadusi, mis on seotud elektrisõidukite nuti- ja kahesuunalise laadimise valmidusega. Komisjon loob regulatiivse katsekeskkonna V2G-süsteemide katseprojektide jaoks, et lahendada enne ulatuslikku kasutuselevõttu regulatiivsed, tehnilised ja turuprobleemid.

⁴ Konkurentsivõime koordineerimise vahendi raames koordineeritakse konkurentsivõimega seotud investeeringuid ja poliitikat ELi ja liikmesriikide tasandil ning töötatakse välja piiriülesed katseprojektid valitud olulistest valdkondades, millel on selge lisaväärtus Euroopa konkurentsivõime vaatenurgast.

Põhimeetmed

Käivitada Euroopa puhta transpordikoridori algatus (2025. aasta kolmandas kvartalis).

Teha alternatiivkütuste taristu rahastamisvahendi raames kättesaadavaks 570 miljonit eurot (2025. ja 2026. aastal).

Esitada suunised ja komisjoni soovitus võrku ühendamise menetluse lühendamise ja võrku ühendamise prioriseerimise kohta.

Koostada ennetavate võrguinvesteeringute juhtpõhimõtted (2025. aasta teises kvartalis).

Muud meetmed

Toetada tehnilise toe instrumendi kaudu liikmesriike alternatiivkütuste taristu määruse ja hoonete energiatõhususe direktiivi rakendamisel.

Toetada liikmesriike nuti-/kahesuunalise laadimise jaoks soodsate raamistike loomisel ja hõlbustada parimate tavade vahetamist.

Erasektori rahaliste vahendite kaasamine

Nagu on teatatud puhta tööstuse kokkuleppes, kaasatakse **programmi „InvestEU“** raames ligikaudu 50 miljardit eurot täiendavaid investeeringuid, et toetada peamisi ELi poliitikavaldkondi, kusjuures selles on oluline roll EIP Grupil. See võib hõlmata lisatoetust puhta tehnoloogia ja keskkonnahoidliku liikuvuse jaoks, sealhulgas autotööstuse hüvanguks kogu väärtusahela ulatuses, et aidata tööstusharul laieneda või tõhustada investeerimist vajalike suuremahuliste investeeringute tegemiseks.

Tarbijate usalduse suurendamine

Komisjon vaatab 2026. aastal – pärast hindamisaruande avaldamist 2025. aasta esimeses pooles – läbi **autode märgistamise direktiivi**, et aidata tarbijatel teha kestlikke valikuid ja aidata saavutada eesmärk suurendada heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Seda saab teha näiteks **peamiste sõidukis kasutatud materjalide süsinikusisaldust käsitleva teabe** lisamisega.

Tuleb märkida, et sõltuvalt riigist ostab 75–90 % tarbijatest üksnes kasutatud sõidukeid. Heiteta kasutatud sõidukite puhul valmistab tarbijatele muret **aku seisund ja remonditavus**. **Suurendamaks tarbijate usaldust akutoitega elektrisõidukite vastu, hindab komisjon akude remonditavuse küsimust laiemalt ja võtab regulatiivseid meetmeid**, et tagada juurdepääs akupassis esitatud teabele aku seisundi kohta ning akude remondi- ja hooldusteabele.

Laadimistaristu kasutatavuse parandamine

On tähtis, et tarbijad saaksid läbipaistvalt võrrelda laadimishindu ja et neil on täielik teave olemasoleva taristu kohta. Praegu võib see ikka veel keeruline olla ja laadimishinnad võivad laadimispunktide lõikes oluliselt erineda. Alternatiivkütuste taristu määrusega on juba ette nähtud, et laadimispunktide käitajad peavad vahetama tasuta kõiki asjakohaseid andmeid. **Alternatiivkütuste taristu määruse läbivaatamisel 2026. aastal uurib komisjon võimalusi, kuidas veelgi suurendada üldkasutatavate laadimispunktide hindade läbipaistvust**, võttes arvesse asjakohaseid turusuundumusi.

Põhimeetmed

Võtta regulatiivne meede, et tagada juurdepääs akupassis esitatud teabele aku seisundi kohta (2026. aasta kolmandaks kvartaliks).

Võtta regulatiivne meede, et tagada juurdepääs akude remondi- ja hooldusteabele (2025. aasta kolmandas kvartalis).

Vaadata läbi alternatiivkütuste taristu määrus, et hinnata võimalusi suurendada veelgi üldkasutatavate laadimispunktide hindade läbipaistvust (2026. aastal).

Muud meetmed

Vaadata läbi autode märgistamise direktiiv, et parandada tarbijatele esitatavat teavet (2026. aastal).

2.3 Konkurentsivõime ja tarneahela vastupanuvõime

Euroopa autotööstusel on oht jääda ilma märkimisväärsest turuosast, kuna tööstusharu konkurentsivõime heiteta sõidukite tehnoloogia arendamise ja tootmise valdkonnas on piiratud ning kriitilise tähtsusega komponentide, eelkõige akude puhul esineb suur kululõhe. Akud, mis moodustavad 30–40 % ühe tüüpilise elektrilise sõiduauto lisaväärtusest, on väga tähtsad tulevase tööhõive ja väärtuse loomise jaoks. Euroopa vajab kulude vaatenurgast konkurentsivõimelist elementide tootmise ja tarnimise ahelat, muu hulgas selleks, et valmistada tarnešokkideks ja -kriisideks ning kaitsta majanduslikku suveräänsust. See hõlmaks suurt osa akuelementide tarnimisest ja Euroopa lisaväärtusest, sealhulgas anoodse aktiivse materjali, katoodse aktiivse materjali ja selle lähteainete ning muude oluliste akukomponentide tootmise võimsust ELis. See nõuab Euroopa osalejate investeringuid akutoorme kaevandamisse ja rafineerimisse Euroopas või sellest väljaspool. Eesmärk on saavutada 2030. aastaks kogu väärtusahelas üle 50 % suurune Euroopa lisaväärtus.

Akude tootmise edendamine

Selleks et lähiajal saavutada Euroopas toodetud elementide ja komponentide kulupõhine konkurentsivõime, esitatakse käesolevas tegevuskavas akude tootmise edendamise pakett. Selle paketi oluline osa on rahastamine. Komisjon on juba teatanud, et **innovatsioonifondist** eraldatakse elektrisõidukite akude tootmiseks kuni kolm miljardit eurot. Esimene projektikonkurss eelarvega üks miljard eurot käivitati 3. detsembril 2024. Samuti saab autotööstus innovatsioonifondilt programmi „InvestEU“ raames 200 miljonit eurot lisatoetust. Nende vahenditega toetatakse uuenduslikke projekte kogu Euroopa akude tootmise väärtusahelas, et lahendada rahastamisprobleeme, võimaldades aastatel 2025–2027 täiendavaid EIP Grupi riskikapitalitehinguid. Komisjon teeb järgmise kahe aasta jooksul kättesaadavaks 1,8 miljardit eurot, et toetada ELis akusid tootvaid ettevõtteid, mobiliseerides innovatsioonifondi vahendeid. Sellega seoses uurib komisjon võimalusi rahastada Euroopa tootmisliinide laiendamist.

Komisjon kaalub **ELi otsest tootmistoetust ELis akusid tootvatele ettevõtetele**. ELi toetuse võiks kombineerida riigiabiga. Sellega seoses töötab komisjon välja uut puhta tööstuse riigiabi raamistikku, millega lihtsustatakse riigiabi eeskirju, eelkõige selleks, et tagada Euroopas puhta tehnoloogia seadmete, sealhulgas akude ja nende põhikomponentide piisav tootmisvõimsus. Komisjon konsulteerib praegu selle raamistiku eelnõu teemal liikmesriikide ja sidusrühmadega.

Euroopa lisaväärtuse suurendamiseks **võiks toetus olla kättesaadav ka osalejatele väljastpoolt Euroopat, kui Euroopa ettevõtjad on loonud nendega partnerlusi**, mis tagavad oskuste, oskusteabe, tehniliste teadmiste ja tehnoloogia jagamise ning piisava lisaväärtuse ELi jaoks.

Selliste rahastamisvahendite loomisel võetakse nii ELi kui ka liikmesriikide rahastamise puhul arvesse hinnaga mitteseotud kriteeriume, nagu vastupanuvõimet käsitlevad nõuded.

Euroopa sisendi nõudeid ELis müüdavate elektrisõidukite akuelementide ja -komponentide puhul käsitletakse tulevastes õigusaktides, sealhulgas õigusaktides tööstuse süsinikuheite vähendamise kiirendamise ja ringmajanduse kohta, kooskõlas liidu rahvusvaheliste õiguslike kohustustega. Need nõuded kajastavad Euroopa tootmisvõimsuse eeldatavat järkjärgulist kasvu.

Uus riigiabi raamistik pakub liikmesriikidele võimalusi veelgi enam innustada erainvestoreid, vähendades projektiportfellidesse tehtavate investeeringutega seotud riske. Liikmesriigid võivad kehtestada kliimaneutraalsele majandusele üleminekuks vajalike puhta tehnoloogia seadmete soetamiseks ka maksusoodustusi, mis väljenduvad kiirendatud amortisatsioonis, sealhulgas koheses kuludesse kandmises.

Komisjon uurib täiendavaid praktilisi võimalusi toetada praeguses kriitilise tähtsusega kasvuetapis Euroopas akude tootmist, sealhulgas annab taotluse korral suuniseid selle kohta, kuidas akutööstuse osalised saaksid teha kooskõlas ELi konkurentsieeskirjadega tihedamat koostööd. Komisjon hindab, kuidas ja mil määral võiks Euroopa akude ökosüsteemile kasu tuua standardimine, eelkõige akude konstruktsiooni puhul, et saavutada mastaabisääst. Samuti tagab komisjon võimalikult kiiresti selguse akude CO₂ jalajälje arvutamise meetodi osas.

Akutoormed ja rafineerimine

Euroopa autotööstuses osalejad vajavad usaldusväärset ja turvalist juurdepääsu odavatele toormetele ja rafineeritud materjalidele. Samal ajal tuleb seonduv lisaväärtus tuua Euroopa tasandile.

Komisjon esitab 2025. aasta märtsis kriitiliste toormete määruse kaudu loetelu strateegilistest projektidest, mis hõlmavad eelkõige akutoorme tootmist kõigis väärtusahela etappides. Selliste projektide jaoks ühtlustatakse loamenetlusi, tagatakse juurdepääs rahastusele ja hõlbustatakse väljaostulepingute sõlmimist. Samal ajal toetab komisjon toormete valdkonnas sõlmitud 14 strateegilise partnerluse kaudu, mis ulatuvad Tšiilist kuni Kongo Demokraatliku Vabariigini, ühisinvesteeringuid kogu kriitiliste toormete väärtusahelas⁵. Komisjon käivitab esimesed projektikonkursid 2025. aastal platvormil, mis koondab teatavate kriitiliste toormete pakkumist ja nõudlust. Sellega suurendatakse kriitiliste toormete kättesaadavust ja turu läbipaistvust.

Vaja on siiski enam. Komisjon teatas puhta tööstuse kokkuleppes kriitiliste toorainete keskuse loomisest 2026. aastal, et koondada pakkumine ja nõudlus. Lisaks on komisjon valmis hõlbustama **erasektori ühisinvesteeringuid väärtusahela varajastesse etappidesse**, millega võimaldatakse autotööstuses osalejatel kasu saada oluliselt väiksemate riskidega ja soodsamatest materjalitarnetest.

Akutoorme ja rafineerimisprojektide jaoks ette nähtud ühtlustatud loamenetluste kohaldamist tuleks laiendada, et hõlmata ka muud projektid kui juba kindlaks määratud strateegilised projektid. Seetõttu julgustab komisjon liikmesriike ja piirkondlikke ametiasutusi kohaldama ühtlustatud menetlusi kõigi riigisiseste projektide suhtes kogu akutoormete tarneahelas.

⁵ Näiteks ELi ja Kanada strateegilise partnerluse raames tagati ligikaudu kümme miljardit eurot vastastikku tugevdavaid investeeringuid akude tarneahelasse.

Komisjon uurib, mil määral oleks abiks lisatoetus akutooret rafineerivatele ja töötlevatele Euroopa ettevõtetele (nt liitiumkarbonaadist järgmises etapis). Komisjon teeb tööd avaliku sektori finantsasutuste kaasamiseks, et pakkuda tagatise ning vähendada väljaostulepingute ja muude pikaajaliste lepingutega seotud riske kogu akutoormete tarneahelas.

Autotööstuse tarneahela ringluspõhisuse edendamine

Selleks et vähendada toormealast sõltuvust ning suurendada autotööstuse tarneahela, sealhulgas Euroopa akude ökosüsteemi strateegilist autonoomiat ja vastupanuvõimet, on väga oluline minna üle ringmajandusele. Raamistik selleks on loodud patareisid ja akusid käsitleva määrusega. Euroopa tervikliku ringlussevõtu väärtusahela majanduslikku tasuvust tuleb siiski veelgi suurendada. Vaja on teha märkimisväärseid investeeringuid nii töötlemiseelses kui ka töötlemisjärgsesse ringlussevõtusutlikkusse, töötada välja kõrgetasemelisem ringlussevõtutehnoloogia ja tagada ringlussevõtu lähteainete (st akujäätmete ning kvaliteetse vanametalli) kättesaadavus. Selleks **kaalub komisjon võimalusi anda toetust romusõidukite ja akude ringlussevõturajatiste rahastamiseks.**

Komisjon uurib täiendavaid meetmeid, millega edendada tööstusharus toorme ringlussevõtu valdkonnas tehtavat koostööd kooskõlas ELi konkurentsieeskirjadega. Sellega seoses algatab komisjon peagi teabekogumise, et hankida turuosalistelt teavet.

Selleks et kaitsta keskkonda ohtlike jäätmete eest, võtab komisjon koos käesoleva tegevuskavaga jäätmete raamdirektiivi alusel vastu otsuse, milles selgitatakse, et jäätmeks muutumisel tuleb must mass liigitada ohtlikeks jäätmeks. See aitab **paremini kontrollida musta massi saadetisi ja eelkõige keeldu eksportida seda OECD-välistesse riikidesse.** Parem juurdepääs akude mustale massile hoogustab ka akude ringlussevõttu. Kaalutakse lisameetmeid ELi-siseste vedude hõlbustamiseks ja täiendavate ekspordipiirangute kehtestamiseks.

Lõpetuseks soodustab ringlust autotööstuses ning parandab teisese toorme ja taskukohaste kasutatud varuosade kättesaadavust **romusõidukeid käsitleva määrusega seotud kaasotsustamismenetluse** kiire lõpuleviimine.

Sõidukiosade tootmise edendamine Euroopas

Selleks et edendada peamiste sõidukiosade tootmist Euroopas, peavad igasuguse autotööstusele antava avaliku sektori toetuse puhul olema täidetud vastupanuvõime- ja kestlikkuskriteeriumid, mis sätestatakse tööstuse süsinikuheite vähendamise kiirendamist käsitlevas õigusaktis 2025. aasta neljandas kvartalis. Komisjon hindab, kas selliseid kriteeriume saaks kohaldada ka erasektori hangete puhul. Selline lähenemisviis on oluline ka pidades silmas kasvavat nõudlust sõidukiosade järele kaitsesektoris, kus kriitilise tähtsusega osade stabiilne ja kindel tarnimine on hädavajalik. Lisaks peaks sõidukiosade tootmise suurendamine Euroopas vähendama turvalisusega seotud probleemide tekkimise ohtu, tagades kriitiliste süsteemide terviklikkuse. Majandusjulgeoleku kaalutlustel on see tähtis ka elektrilise jõuseadme osade ning ühendatud ja automatiseeritud sõidukite muude peamiste osade puhul.

Põhimeetmed

Võtta vastu terviklik akude tootmise edendamise pakett, mis hõlmab selle tootmise toetamist innovatsioonifondist, ELi otsest tootmistoetust ELis akusid tootvatele ettevõtjatele ja selle võimalikku kombineerimist riigiabiga, hinnaga mitteseotud kriteeriumeid ja Euroopa sisendi nõudeid kooskõlas liidu rahvusvaheliste õiguslike kohustustega.

Hõlbustada erasektori ühisinvesteeringuid väärtusahela varajastesse etappidesse.

Muud meetmed

Viia kiiresti lõpule romusõidukeid käsitleva määrusega seotud kaasotsustamismenetlus.

Uurida võimalusi anda toetust romusõidukite ja akude ringlussevõturajatiste rahastamiseks.

Anda lisatoetust ringlussevõtu edendamiseks.

Kehtestada peamiste sõidukiosade vastupanuvõime- ja kestlikkuskriteeriumid.

2.4 Oskused ja sotsiaalne mõõde

Maailmamajanduses hiljuti aset leidnud muutused tootmises ja nõudluses, nagu ka majandusšokid, geopoliitilised riskid ja ebakindlus on mõjutanud märkimisväärselt tööhõivet ELi autotööstuses. On oodata, et lähiaastail kaob töökohti veelgi. Samuti valmistavad suurt muret oskuste nappus ja nõudlusele mittevastavus autotööstuses koos tööjõu vananemisega ning tungiv vajadus koolitada ja meelitada ligi piisavate oskustega uusi töötajaid. Muutuste prognoosimisel ja juhtimisel on keskne roll sotsiaalpartneritel ning autotööstuse ees seisvate probleemide tööhõivealaseid ja sotsiaalseid tagajärgi võivad leevendada kollektiivlepingud.

Praegu on olemas mitu ELi tasandi algatust, mille abil saab neid probleeme leevendada, eelkõige rahastamine Euroopa Sotsiaalfond+-ist (ESF+) ja Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondist (EGF). Oskuste arendamise algatused, nagu oskuste pakt ja autotööstuse oskuste liit, aitavad valmistada töötajaid ette käimasolevaks põhjalikuks üleminekuks. Ent vaja on enamat.

Komisjon loob **Euroopa õiglase ülemineku vaatluskeskuse**, et töötada välja ja koguda asjakohaseid andmeid, sealhulgas prognoosida tööhõivesuundumusi kogu Euroopa autotööstuse väärtusahelas ning valdkonna ja piirkonna tasandil. Koos andmetega tööjõu demograafilise struktuuri kohta võimaldab see kindlaks teha eeldatavad tulevased tööhõivealased valupunktid ja aitab välja töötada tulevikku suunatud sekkumisi nende lahendamiseks.

Selleks et üleminekust mõjutatud töötajaid paremini toetada, esitab komisjon 2025. aasta kevadel **ettepaneku EGF-i määruse sihipäraseks muutmiseks, et kiirendada ja laiendada selle rakendamist**. EGF-i kohaldamisala laiendatakse, et toetada ettevõtteid, kellel on käsil restruktureerimisprotsess, eesmärgiga kaitsta töötajaid ohu eest töötuks jääda. See võib kaasa tuua olemasolevate vahendite oodatust varasema kasutuselevõtu. Samal ajal valmistab komisjon sotsiaalpartneritega konsulteerides ette kvaliteetsete töökohtade tegevuskava, mis avaldatakse aasta lõpu poole.

Selleks et aidata liikmesriikidel ja valdkondlikel partneritel veelgi paremini ära kasutada **ESF+** pakutavaid võimalusi, teeb komisjon aktiivselt koostööd sotsiaalpartnerite ja liikmesriikidega, et nendele võimalustele tähelepanu juhtida ja osalejad kokku tuua. Muu hulgas toetatakse töötajaid, kes otsivad töövõimalusi muudes valdkondades kui autotööstus ja soovivad ümberõpet. Lisaks

kasutatakse ESF+ vahehindamist, et innustada liikmesriike suunama rohkem raha ümber autotööstusesse, sealhulgas ESF+ määruse võimaliku muutmise kaudu.

Kooskõlas oskuste liiduga **tugevdatakse raamistikku strateegiliste tööstusharude valdkondlike oskuste algatuste jaoks, mis võimaldavad ellu viia puhta tööstuse kokkulepet.** 2026. aastal tehakse asjaomastele ulatuslikele oskustealastele partnerlustele, sealhulgas oskuste pakti alla kuuluvale autotööstuse ulatuslikule oskustealasele partnerlusele, programmi „Erasmus+“ kaudu kättesaadavaks kuni 90 miljonit eurot sihtotstarbelist toetust.

Põhimeetmed

Luu Euroopa õiglase ülemineku vaatluskeskus.

Muuta EGF-i ja ESF+ määrust.

2.5 Turulepääsu parandamine, võrdsete võimaluste tagamine ja majandusjulgeoleku kindlustamine

Autotööstus on ülemaailmse haardega. ELi tööstuse konkurentsivõime jaoks on väga olulised eksport, import ja investeringud. Edu tagamiseks on otsustava tähtsusega juurdepääs välisurgudele, võrdsed võimalused välismaiste konkurentidega ning eesmärgipärane äri- ja regulatiivne keskkond. Selle saavutamiseks rakendab EL mitmeid autotööstusele eriomaseid prioriteetseid meetmeid.

Hangete mitmekesistamine ja kolmandate riikide turgudele juurdepääsu tagamine ning majandusjulgeoleku suurendamine

Komisjon on kindlalt otsustanud jätkata vabakaubanduslepingute ja vastastikku kasulike rahvusvaheliste partnerluste rakendamist, et parandada turulepääsu ja hankimisvõimalusi, eelkõige Euroopa autotööstuse jaoks kriitilise tähtsusega materjalide puhul. Komisjon hindab kaubanduslepingutes sisalduvate autotööstust puudutavate sätete tõhusust ja suhtleb vajaduse korral kaubanduspartneritega, et jätkata õigusnormide lähendamist, tuginedes rahvusvahelistele standarditele. Komisjon kasutab koos sidusrühmadega kõiki võimalusi, et paremini toetada autotööstust, kasutades muid koostöövorme, nagu vastastikuse tunnustamise lepingud, kriitilise toorme alased strateegilised partnerlused või puhta kaubanduse ja keskkonnasäästlike investeeringute partnerlused. Nagu on soovitatud Draghi aruandes, edendab komisjon ka edaspidi sõidukite tehniliste eeskirjade ühtlustamist ülemaailmsel tasandil (UNECE) ja kahepoolsetes kaubanduslepingutes.

Võrdsete võimaluste pakett

Komisjon tagab järgmiste tugevdatud töövahendite abil võrdsete võimaluste pideva parandamise.

Päritolureeglid

Sooduspäritolureeglitega määratakse kaubanduslepingus või ühepoolses sooduskorras kindlaks tingimused, mille alusel toodete suhtes kohaldatakse null- või vähendatud tollimaksumäära. Nende reeglite eesmärk on saavutada tasakaal ekspordi- ja impordieesmärkide vahel, mida tuleb analüüsida ka tarneahela kumulatsiooni seisukohast. Komisjon suhtleb autotööstuse ja liikmesriikidega **sooduspäritolureeglite suhtes kohaldatava lähenemisviisi** küsimuses,

kandmaks hoolt selle eest, et need reeglid suurendavad ja toetavad ELi autotööstuse pikaajalist konkurentsivõimet.

Komisjon uurib võimalust määrata **kaubanduse kaitsemeetmetes** elektrisõidukite ökosüsteemi jaoks kindlaks **eripäritolureeglid**, et takistada ebaausate tavade rakendajaid loomast rajatise kolmandates riikides ja eriti riikides, millel on soodustingimustel juurdepääs ELi turule.

Kaubanduse kaitsemeetmed

Komisjon kehtestas Hiina elektrisõidukite impordi suhtes tasakaalustavad tollimaksud, et võidelda ebaausate kaubandustavade vastu, ning on jätkuvalt valmis algatama uurimist, kui ta saab piisavalt tõendeid meetmest kõrvalehoidmise kohta, mis kahjustavad meetme tõhusust. Lisaks on komisjon valmis jätkama suhtlemist üksikute tootjatega Hiinast pärit akutoituga elektrisõidukite suhtes kohaldatava tasakaalustusmeetmega seotud hinnakohustuste teemal kooskõlas subsidiumivastase alusmäärusega.

Samuti on komisjon võtnud nõuks kasutada **kaubanduse kaitsemeetmeid** ja **välisriigi subsidiume käsitlevat määrust**, et uurida ebaausaid tavasid tarneahela varasemates etappides, sealhulgas vajaduse korral akude ja osade segmendis.

Suurendada välisinvesteeringute panust Euroopa konkurentsivõimesse

Komisjon töötab selle nimel, et autotööstusse tehtavate välisinvesteeringutega edendataks rohkem ELi tööstuse pikaajalist konkurentsivõimet, tehnoloogilist edumaad ja majanduslikku vastupanuvõimet ning kvaliteetsete töökohtade loomist ELis. Sellest tulenevalt **kavandab komisjon koostöös liikmesriikide ja tööstusharuga autotööstusesse välisinvesteeringute tegemise tingimused, et veelgi suurendada nende investeeringute lisaväärtust ELi jaoks.** Need tingimused võivad hõlmata näiteks ühisettevõtteid käsitlevaid nõudeid, kõrgemat juhtkonda käsitlevaid nõudeid, ELi tööstuse vajadusi toetavate lepingute hõlbustamist (nt väljaostu- või litsentsiteenused ja litsentsitasu lepingud välispartneritega), tehnoloogia või intellektuaalomandi litsentsimist ja kriitilise sisendi tarnimise kohustusi. Üks prioriteetseid valdkondi on akude tarneahel.

Samal ajal kui jätkub töö välisinvesteeringutega, tagavad komisjon ja liikmesriigid, et välismaiseid otseinvesteeringuid kasutatakse selleks, et luua Euroopas lisaväärtust, eriti kui tegemist on avaliku sektori vahenditega. Selleks on vaja selgeid tingimusi, mis aitavad vähendada lünki tootmiseks vajalikus oskusteabes ja eksperditeadmistes, sealhulgas tulemuslike intellektuaalomandi ja oskuste ülekandmise mehhanismide ning ELi töötajate värbamise ja kohalike tarneahelate kaudu.

Lihtsustamispakett

Kehtiv õigusraamistik tagab prognoositavuse ja aitab meil saavutada ühiseid avaliku poliitika eesmärgi. See ei tohiks siiski tekitada tööstusharule, eelkõige VKEdele, tarneahelas ja järelturul põhjendamatu koormust ja kulusid. Komisjon, konsulteerides sidusrühmadega, võtab õigusnormide lihtsustamise tegevuskava raames meetmeid seoses **autotööstuse õigusnormide lihtsustamise paketiga**, parandades erinevate regulatiivsete nõuete vahelist sidusust ja järjepidevust. Peale selle on komisjon võtnud nõuks anda uute seadusandlike ettepanekute tegemisel piisavalt aega, et tööstusharu saaks võtta mootorsõidukitele kohaldatavaid uusi regulatiivseid nõudeid arvesse tootearendusprotsessis. Lihtsustamisvõimalustele pööratakse erilist

tähelepanu mootorsõidukite tüübikinnitust ja turujärelevalvet käsitleva määruse hindamisel 2026. aastal.

Mootorsõidukeid käsitlev õigusraamistik on oluline, et tagada võrdsed võimalused ja vältida kõrvalehoidmist kohaldatavatest ELi õigusnormidest. Õigusnormidest kinnipidamise peavad tagama eeskätt riiklikud tüübikinnitusasutused, kuid komisjon teeb liikmesriikidega koostööd, et kõrvaldada selles (nt konkreetsetes tüübikinnituskeemides) esinevad võimalikud lüngad.

Põhimeetmed

Uurida autotööstusesse välisinvesteeringute tegemise tingimusi, sealhulgas avaliku sektori vahendite kasutamise korral.

Lihtsustada õigusnorme.

Muud meetmed

Jätkata vabakaubanduslepingute ja vastastikku kasulike rahvusvaheliste partnerlustega seotud läbirääkimistega, et parandada ELi autotööstuse jaoks turulepääsu ja hankimisvõimalusi.

Arendada puhta kaubanduse ja keskkonnasäästlike investeeringute partnerluste ning strateegiliste partnerluste kaudu edasi koostööd, et tagada parem juurdepääs akude tootmisel kasutatavatele mineraalidele.

Suhelda tööstusharu ja liikmesriikidega vabakaubanduslepingute raames sooduspäritolureeglite suhtes kohaldatava lähenemisviisi teemal.

Uurida võimalust määrata kaubanduse kaitsemeetmetes elektrisõidukite ökosüsteemi jaoks kindlaks eripäritolureeglid.

Jälgida Hiina elektrisõidukite impordile kehtestatud subsiidiumivastase meetme kohaldamist ja algatada vajaduse korral meetmest kõrvalehoidmist käsitlev uurimine.

Kasutada kaubanduse kaitsevahendeid ja välisriigi subsiidiume käsitlevat määrust, et vajaduse korral võidelda ebaausate tavade vastu akude ja osade segmentis.

3. Kokkuvõte ja edasised sammud

Komisjon teavitab Euroopa Parlamenti ja nõukogu käesolevast tegevuskavast ja kavandatud meetmetest ning kutsub neid üles võimaldama kavandatud sihipäraste muudatuste kiiret rakendamist.

Tegevuskava põhineb dialoogide käigus ja ümarlaudades autotööstuse ettevõtjatelt, ettevõtjate ühendustelt, kodanikuühiskonna esindajatelt ja teadlastelt ning avaliku konsultatsiooni⁶ raames saadud väärtuslikul teabel. Nüüd on äärmiselt oluline kavandatud meetmeid hoolikalt jälgida ja neid kiirelt rakendada. Komisjon jätkab koostööd sidusrühmadega, korraldades korrapäraseid dialooge, et vahetada teavet tegevuskavas esitatud lühiajaliste ja keskpikkade meetmete rakendamise kohta ning koguda tagasisidet ja teavet hiljuti turul toimunud arengu kohta.

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_et