Euroopa Liidu
Teataja

ET
C-seeria

C/2025/3166

20.6.2025

Resolutsioon – „Territoriaalse mõõtme tugevdamine Euroopa autotööstuse tegevuskava rakendamisel“

(C/2025/3166)

EUROOPA REGIOONIDE KOMITEE (edaspidi „komitee“),

VÕTTES ARVESSE

- komisjoni teatist Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ ([1]),

1. väljendab heameelt Euroopa Komisjoni jõupingutuste üle toetada autotööstuse üleminekut keskkonnahoidlikule liikuvusele, digiüleminekut ja suuremat konkurentsivõimet, milleks komisjon avaldas Euroopa autotööstuse tegevuskava (edaspidi „tegevuskava“);

2. peab kahetsusväärseks asjaolu, et hoolimata Euroopa Regioonide Komitee kaasamisest konsultatsiooniprotsessi, ei ole tegevuskavas pööratud tähelepanu territoriaalsele mõõtmele ja kavandatud meetmetes puuduvad kohapõhised lahendused;

3. tunnistab asjaolu, et määrus, millega kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO_2 heite normid, vaadatakse läbi juba 2025. aastal. Komitee märgib, et määruse sihipärane muutmine võiks pakkuda autotööstusele paindlikkust, samal ajal kui pragmaatilisel viisil järgitaks ELi üldisi kliimaeesmärke koos jõulise tööstuspoliitikaga. Komitee on aga seisukohal, et kõnealusest muudatusest ei piisa sektori kriisi lahendamiseks ja õiguskindluse loomiseks;

4. hoiatab sagedaste seadusandlike kohanduste eest, mis ohustavad prognoositavust ELi tööstuse jaoks ja takistavad tööstuslikku üleminekut. Need kohandused võivad kahjustada Euroopa autotööstuse konkurentsieelist maailmaturul. Komitee kardab iseäranis, et sellised muutused võivad ohustada meie pühendumust autotööstuse elektrifitseerimisele ning 2035. aastaks uute sõiduautode ja kaubikute nullheite saavutamisele. Tulevaste probleemide tõhusaks lahendamiseks peame otsustavalt järgima kokkulepitud eesmärke ja tugevdama kava piirkondlikku mõõdet;

5. kutsub komisjoni üles kasutama CO_2 heite normide määruse läbivaatamisel järkjärgulisemat lähenemisviisi, mille aluspõhimõtteks on täielik tehnoloogianeutraalsus, nagu rõhutas president von der Leyen, ning esitama võimalikult kiiresti määruse läbivaatamise;

6. võtab ühtlasi teadmiseks tehnoloogilised ja turupiirangud heiteta ja vähese heitega raskeveokite kasutuselevõtul ning nõuab tungivalt, et komisjon kaaluks raskeveokite CO_2 heite normide kehtestamist käsitleva määruse raames varasemat läbivaatamist ja paindlikku korda, nagu sõiduautode ja kaubikute puhul;

7. hoiatab, et regulatiivsed muudatused tekitavad ebastabiilsust, takistavad prognoositavust ja tööstuse arengut ning seavad seega Euroopa autotööstuse ebasoodsasse konkurentsiolukorda;

8. juhib tähelepanu asjaolule, et nagu rõhutatakse Draghi raportis ([2]), puudub sidus ELi tööstuspoliitika autotööstuse jaoks. Komitee kutsub üles koostama autotööstusele üldise Euroopa üleminekustrateegia, et säilitada see ELi heaolu ja majanduskasvu seisukohalt ülioluline majandussektor;

9. nõuab vähese heitega ajamite järjepidevat toetamist, mis hõlmab erinevaid tehnoloogilisi lähenemisviise. Elektromobiilsuse kõrval tuleb ka vesinikuajameid, sünteetilisi kütuseid ja pistikühendusega hübriidsõidukeid käsitleda samaväärsete võimalustena vähendada CO_2 heidet. Innovatsioonisõbraliku reguleerimisega tuleks tagada, et kõiki tehnoloogiaid on võimalik õiglastel tingimustel edasi arendada;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. rõhutab, et rahvusvaheline konkurents survestab ELi üha enam tugevdama oma pingutusi arendada autotööstuses kestlikke lahendusi. Komitee toonitab, et esmajoones Atlandi-ülestes suhetes toimuvate geo- ja kaubanduspoliitiliste muutuste kontekstis on pakiliselt vajalikud täiendavad meetmed, sealhulgas alternatiivkütused, nagu sünteetilised ja biokütused, tänu millele võib see üleminek õnnestuda, kahjustamata sektori konkurentsivõimet;

11. väljendab heameelt selle üle, et ühtekuuluvuspoliitika vahehindamise avaldamisega seotud teatises ([3]) tunnistatakse mitmeid probleeme, millega autotööstusest sõltuvad piirkonnad silmitsi seisavad;

12. rõhutab, et sõiduautode ja kaubikute elektrifitseerimine on endiselt kõige tõhusam viis süsinikuneutraalsuse saavutamiseks autotööstuses ja üks ülemaailmse konkurentsivõime peamisi tõukejõude.

Komitee toonitab vajadust laiendada ja tõhustada laadimistaristut, et tagada laialdane, juurdepääsetav ja usaldusväärne katvus, mis vastab kasvavale nõudlusele. Ta rõhutab, et oluline on muuta laadimine pikas perspektiivis taskukohasemaks, et kõnealust üleminekut toetada;

13. juhib tähelepanu sellele, et nagu nähtub komitee hiljutisest uuringust „State of play and future challenges of automotive regions“ ([4]), on autotööstuse edukas üleminek otsustava tähtsusega piirkondade pikaajalise atraktiivsuse tagamisel;

14. toonitab, et oluline on kaasata kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused kogu ELi hõlmava laadimis- ja tankimistaristu kavandamisse ja rakendamisse, arvestades, et see taristu on Euroopa autotööstuse konkurentsivõime põhielement. Komitee kutsub seetõttu avaliku ja erasektori partnerlusi üles kiirendama sellise taristu arendamist. Selleks tuleb lihtsustada loamenetlusi ja pakkuda rahalisi stiimuleid, tagades seeläbi võrdse juurdepääsu ja taskukohasuse;

15. rõhutab, et õiglase ülemineku saavutamiseks on oluline kaasata ja võtta arvesse autotööstuspiirkondade ja piirkondlike autotööstuse klastrite seisukohti ja pakutud lahendusi, ning toonitab, et komitee on loonud autotööstus-piirkondade liidu, eesmärgiga võimendada nende häält ELi tasandil;

16. rõhutab, et sõiduautode ja kaubikute CO_2 heite norme käsitlevas määruses tunnustatakse autotööstuspiirkondade liitu Euroopa Komisjoni partnerina, et teha kindlaks võimalikud rahastamislüngad õiglase ülemineku tagamisel piirkondades, mida rohe- ja digiüleminek enim mõjutab;

17. väljendab heameelt hiljutise OECD uuringu üle autotööstuse väärtusahelate tuleviku kohta ([5]), milles rõhutatakse piirkondade keskset rolli välismaiste otseinvesteeringute ligimeelitamisel ja sidemete loomisel VKEdega, ning juhib tähelepanu sellele, et autotööstuspiirkonnad ja piirkondlikud autotööstuse klastrid pakuvad lahendusi, mis ulatuvad töötajate sotsiaalsest toetamisest ja koolitusvõimalustest kuni innovatsiooni ökosüsteemide toetamise ning tulevikku suunatud tööstus- ja liikuvuspoliitika kujundamiseni;

18. tunnustab Euroopa Komisjoni kava luua Euroopa ühendatud ja autonoomsete sõidukite liit. Selle eesmärk on edendada tark- ja riistvarakomponentide arendamist ja tootmist ühendatud ja autonoomse juhtimise tarvis ning kindlustada seeläbi Euroopa konkurentsi- ja vastupanuvõime. Komitee kutsub Euroopa Komisjoni üles võtma autonoomsete sõidukite jaoks tervikliku õigusraamistiku väljatöötamisel arvesse piirkondliku tasandi kogemusi ja mureküsimusi;

19. juhib tähelepanu sellele, et komisjoni majandusülevaates „Mapping the impact of industrial decline on European regions“ ([6]) tunnistatakse autotööstuspiirkondade liidu olulist rolli tööstuslanguse mõju kindlakstegemisel autotööstuspiir-kondades ja liidu olulisust teadlike poliitiliste otsuste tegemisel selle kohta, kuhu suunata ELi rahalisi vahendeid;

([3]) „A modernised Cohesion policy: The mid-term review“, COM(2025) 163 final.
([4]) Euroopa Regioonide Komitee uuring „State of play and future challenges of automotive regions“.
([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, „The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages“.
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. rõhutab, et autotööstus on paljudes liikmesriikides töötleva tööstuse jaoks kesksel kohal ning et see on koondunud mitmesse piirkonda, kus sõiduautode kokkupanek ja kogu tarneahel on määrava tähtsusega majanduskasvu jaoks, luues töökohti ning tehes investeeringuid teadus- ja arendustegevusse. Komitee toonitab, et mõju ulatub kaugemale piirkondadest, kus autosid monteeritakse, ja on sageli veelgi tuntavam piirkondades, kus asuvad autotööstuse tarnetööstuse rajatised;

21. kutsub üles suurendama õiglase ülemineku rahastamist ELi järgmises pikaajalises eelarves, eelkõige tugevdatud ühtekuuluvuspoliitika kaudu, et vähendada olemasolevaid piirkondlikke erinevusi ja edendada kohapõhiseid lahendusi, tagamaks, et toetus oleks kohandatud iga piirkonna ja eelkõige nende piirkondade erivajadustele, mida kliimaneutraalsusele üleminek enim mõjutab;

22. kutsub üles täiendavalt toetama piirkondlikke innovatsiooniökosüsteeme, eelkõige aruka spetsialiseerumise strateegiate ja sihipäraste meetmete kaudu, et edendada autotööstuspiirkondade koostööd kogu väärtusahela ulatuses;

23. nõuab, et edendataks kohapeal hangitud komponentide ostmist, et vähendada CO_2 heidet ja CO_2 jalajälge, ning et ettevõtjatele mõeldud majandusliku toetamise vahendid sisaldaksid hindamiskriteeriume, mis soodustavad ostmist ELis asuvatelt tarnijatelt;

24. nõuab mitte ainult õigusnormide lihtsustamist, vaid ka sektorile antava abi nõuete muutmist, et soodustada ja suurendada Euroopa autotööstuse investeeringuid;

25. peab oluliseks rakendada ulatuslikke täiendus- ja ümberõppe programme, et tugevdada autotööstuse praeguse ja tulevase tööjõu oskusi ja eksperditeadmisi. Neid algatusi tuleks kohandada nii, et need vastaksid autotööstuse muutuvatele nõudmistele, käsitleksid tööjõupuudust ja kohanduksid vananeva tööjõu probleemidega, muu hulgas sõidukite hoolduse ja remondi sektoris, mida ähvardab tehnoloogilise ülemineku tõttu märkimisväärne struktuurne vähendamine;

26. toonitab teadusuuringute ja innovatsiooni tähtsust autotööstuse tulevase konkurentsivõime jaoks. Komitee kutsub seepärast üles suurendama ELi tasandil teadusuuringute rahastamist tipptasemel teadusuuringute ja alusuuringute jaoks;

27. kutsub üles looma õiglast üleminekut käsitlevat territoriaalset dialoogi, mis põhineb tugeval partnerlusel sotsiaalpartnerite ja riigiasutuste vahel kõigil valitsemistasanditel, eesmärgiga leida kohapõhiseid lahendusi;

28. kutsub üles looma rakendamisdialoogi autotööstuspiirkondadega. Dialoogi eesmärk oleks luua autotööstuspiirkondadele ja piirkondlikele autotööstuse klastritele struktureeritud platvorm, et vahetada komisjoniga teavet parimate tavade kohta ja aidata kaasa tegevuskava meetmete rakendamisele;

29. rõhutab, et komitee on tänu autotööstuspiirkondade liidule ja oma piirkondadevahelisele rühmale „Autotööstuse tulevik“ ning autotööstuse oskuste liidu ja Euroopa pooljuhtide piirkondade liidu tööd puudutavatele sidemetele valmis hõlbustama kohalike ja piirkondlike teadmiste abil teabevahetust komisjoniga selle tegevuskava rakendamise üle, et tagada autotööstuse tasakaalustatud ja kaasav üleminek ning saavutada ühised eesmärgid ja suurendada autotööstuse tulevikku käsitleva strateegilise dialoogi raames omalust.

Brüssel, 3. aprill 2025

Euroopa Regioonide Komitee

president

Kata TÜTTŐ