



Bryssel, 6. maaliskuuta 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

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	6. maaliskuuta 2025
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2025) 95 final
Asia:	KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2025) 95 final.

Liite: COM(2025) 95 final



Bryssel 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma

1. Johdanto

Autoteollisuus on Euroopan vaurauden keskeinen moottori ja olennainen osa Euroopan identiteettiä. Eurooppalaiset valmistajat ovat olleet maailmanlaajuisesti johtoasemassa siitä lähtien, kun autot keksittiin, ja tuottaneet ikonisia tuotemerkkejä, jotka ovat asettaneet riman korkealle innovoinnissa ja huippuosaamisessa. Tällä hetkellä alan osuus BKT:sta on biljoona euroa, joka on kolmannes EU:n yksityisistä tutkimus- ja kehitysinvestoinneista. Ala työllistää suoraan ja välillisesti 13 miljoonaa eurooppalaista. Hyötyajoneuvojen segmentillä eurooppalaisten kuorma-autojen valmistajien osuus maailmanmarkkinoista on yli 40 prosenttia.¹ Euroopan autoteollisuuden johtoasemaa ihaillaan ympäri maailman.

Tällä hetkellä alalla on käynnissä ennennäkemättömän nopea ja mittava rakennemuutos. Siirtyminen puhtaaseen liikkumiseen kiihtyy. Vuonna 2024 jo joka viides maailmassa myyty auto oli sähköauto. Samaan aikaan digitaaliteknologioiden, kuten tekoälyn, ohjelmistojen, tunnistimien ja viestintälaitteiden, nopea käyttöönotto autoissa sekä digitaalisten palvelujen ja verkottumisen kasvava merkitys ravistelevat alaa. **On välttämätöntä, että Euroopan autoteollisuus ei pelkästään onnistu siirtymässä päästöttömiin, verkottuneisiin ja yhä automatisoidumpiin ajoneuvoihin vaan myös ohjaa tätä siirtymää.**

Samalla EU:n autoteollisuudella on merkittäviä kilpailukykyhaasteita. Näitä ovat maailmanlaajuisen toimitusketjuun liittyvät riskit ja riippuvuus raaka-aineiden ja akkujen tuonnista, edelleen liian suuri riippuvuus fossiilisista polttoaineista, kova kilpailu osajista, kustannuserot keskeisissä tuotantopanoksissa ja entistä epävakampi geopoliittinen tilanne. Eurooppalaiset yritykset ovat vaarassa jäädä jälkeen akkujen, ohjelmistojen, tietoviihdejärjestelmien ja autonomisen ajamisen kaltaisissa keskeisissä strategisissa teknologioissa. Niillä on usein myös vähemmän suoraa määräysvaltaa monien raaka-ainepanosten suhteen, kun taas ulkomaisia kilpailijoita tuetaan usein määrätietoisilla teollisuusstrategioilla ja erilaisilla valtiontuilla.

Tämä on Euroopan autoteollisuudelle ratkaisevan tärkeä hetki, joka edellyttää määrätietoisia toimia. Euroopan unioni (EU) on sitoutunut tukemaan alaa sen siirtymässä.

Komissio on siksi laatinut tämän toimintasuunnitelman. Suunnitelma perustuu kilpailukykykompassiin, puhtaasti teollisen kehityksen ohjelmaan sekä komission puheenjohtajan ja useiden komission jäsenten viime viikkoina järjestämiin laajoihin kuulemisiin², joihin osallistui aktiivisesti yli 100 organisaatiota. Suunnitelmassa esitetään konkreettisia toimenpiteitä, joilla autetaan turvaamaan Euroopan autoteollisuuden maailmanlaajuinen kilpailukyky ja säilyttämään vahva eurooppalainen tuotantopohja toteuttamalla **toimia viidellä keskeisellä alalla**: 1) innovointi ja digitalisaatio, 2) puhdas liikkuminen, 3) kilpailukyky ja toimitusketjujen häiriönsietokyky, 4) osaaminen ja sosiaalinen ulottuvuus, 5) tasapuoliset toimintaedellytykset ja liiketoimintaympäristö.

2. Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman viisi pilaria

2.1 Innovointi ja digitalisaatio

¹ Statista Market Insights, tammikuu 2025.

² Näitä kuulemisia, jotka järjestettiin 30. tammikuuta ja 20. helmikuuta välisenä aikana, täydennettiin avoimella julkisella kuulemisella, johon saatiin yli 1 900 vastausta.

Jotta Euroopan autoteollisuus olisi maailmanlaajuisesti kilpailukykyinen, sen on kiireellisesti saatava takaisin johtava asema siirtymisessä ohjelmistoavusteisiin, tekoälyä hyödyntäviin, verkottuneisiin ja autonomisiin ajoneuvoihin. Ohjelmistot määrittävät entistä enemmän niin kuljettajien kuin matkustajienkin autoiluelämystä, ja uusilla sovelluksilla, kuten automatisoidulla ja autonomisella ajamisella, viestinnällä ja tietoviihdejärjestelmillä, on keskeisempi rooli. Tällaisista tekijöistä tulee nopeasti keskeisiä strategisia eriyttäjiä, jotka ajoneuvojen valmistajien (alkuperäisten laitevalmistajien) on hallittava, mutta joiden osalta eurooppalaiset valmistajat ovat tällä hetkellä vaarassa jäädä jälkeen ulkomaisista kilpailijoistaan.

Autonomisen ajamisen ja autonomisten ajoneuvojen sisämarkkinoiden edistäminen

Autonomisen ajamisen teknologia on kilpailukyvyn kannalta ratkaiseva tekijä, ja sen osuus tulevasta lisäarvosta on merkittävä. Sen odotetaan tuottavan autoteollisuudelle jopa 400 miljardin euron arvonlisäyksen maailmanlaajuisesti vuoteen 2035 mennessä.

Autonomisen ajamisen testialustat

EU:ssa edellytykset täysin autonomisten ajoneuvojen tietestaukselle ja kaupalliselle toiminnalle eivät ole yhtä suotuisat kuin Yhdysvalloissa ja Kiinassa. Tästä syystä näillä lainkäyttöalueilla toimivat kilpailijat saavat merkittävän etumatkan.

Komissio tekee yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa parantaakseen autonomisten ajoneuvojen markkinavalmiutta ja kaupallistamista. Tavoitteena on perustaa nopeasti vähintään kolme **laajamittaista ylikansallista testialustaa, niihin liittyvät sääntelyn testiympäristöt ja eurooppalaiset automatisoidun ajamisen liikennekäytävät**. Mukaan voitaisiin ottaa myös keskikokoisia kaupunkeja, jotka haluavat toimia edelläkävijänä. Testialustat mahdollistavat autonomisten ajoneuvojen laajamittaisen pilottikäytön sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Komissio sitoutuu myös arvioimaan tarkemmin mahdollisuuksia automatisoitujen ajoneuvojen integroimiseksi liikennejärjestelmään ajoneuvon ja infrastruktuurin välisen viestinnän avulla.

Kohti autonomisen ajamisen sisämarkkinoita

Verkottuneen ja autonomisen liikkumisen sääntely-ympäristö on nykyisin hajanainen. Harvojen jäsenvaltioiden kansalliset liikennesäännöt sallivat autonomiset ajoneuvot niiden teillä. Tämä rajoittaa autonomisen ajamisen sisämarkkinoiden potentiaalia. Yhteistyö kaikkien näitä ajoneuvoja kehittävien ja rakentavien toimijoiden sekä tienpitäjien ja infrastruktuurin haltijoiden välillä on ratkaisevan tärkeää. **Yhtenäisempi kehys ja EU:n tason hallinto** ovat tarpeen, jotta EU voi hyötyä sisämarkkinoista ja helpottaa verkottuneen ja autonomisen liikkumisen nopeaa käyttöönottoa. Komissio ryhtyy toimiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Komissio kehittää edelleen **autonomisia ajoneuvoja koskevaa sääntelykehystä** ensisijaisena tehtävänä. Ensimmäisenä **sallitaan automaattisilla pysäköintijärjestelmillä varustettujen rajoittamattomien ajoneuvosarjojen hyväksyminen vuonna 2025, ja käyttötapauksia lisätään vuonna 2026** (esim. solmukohtien välinen tavaraliikenne). Tarkoituksena on varmistaa niiden olevan turvallisia. Lisäksi komissio laatii **tarkennetut säännöt, joilla tuetaan paremmin ADS-järjestelmien** (automatisoidut ajojärjestelmät) **ja ADAS-järjestelmien** (ajoavustinjärjestelmät) **testausta yleisillä teillä**. Innovatiivisten ADAS- ja ADS-teknologioiden testaamiseen yleisillä teillä Euroopassa tarvitaan yleensä lupia, jotka perustuvat poikkeuksiin kansallisista säännöistä. Tämä edellyttää useita hyväksyntöjä eri jäsenvaltioissa. Komissio ehdottaa **vuoden 2026 alussa yhdenmukaistettuja lupahyväksyntämenettelyjä, joilla helpotetaan kaikenlaista ADAS- ja ADS-testausta julkisilla teillä kaikkialla EU:ssa**.

Lippulaivatoimet:

Laajamittaisten ylikansallisten testialustojen perustaminen autonomisille ajoneuvoille vuodesta 2026 alkaen.

Eurooppalaisen autonomisen ajamisen sääntelykehityksen ja sisämarkkinoille integroimisen edistäminen i) säännöillä, jotka koskevat rajoittamattomia automatisoitujen ajoneuvojen sarjoja vuoteen 2026 mennessä; ii) yhdenmukaistetuilla säännöillä, jotka koskevat ADAS- ja ADS-järjestelmien testaamista yleisillä teillä, vuoteen 2026 mennessä; iii) ja yhdenmukaistetuilla säännöillä, jotka koskevat käyttöönottoa kaikkialla EU:ssa.

Tulevaisuuden eurooppalaisen verkottuneen ja automatisoidun ajoneuvon kehittämisen vauhdittaminen

Sirut, ohjelmistot ja tekoäly ovat tulevaisuuden verkottuneen ja automatisoidun ajoneuvon kolme keskeistä osatekijää. Vaikka eurooppalaisten ajoneuvovalmistajien ja -toimittajien osuus maailmanlaajuisista autoteollisuuden T&K-investoinneista on 45 prosenttia, Euroopan ulkopuolelta tulevat teknologiayritykset ja uudet ”diginatiivit” autoteollisuuden toimijat haastavat ne tällä alalla. Jotta vältetään uudet riippuvuussuhteet sekä lisäarvon ja työpaikkojen menettäminen ulkomaille, **EU:n on kehitettävä omaa teollista kapasiteettiaan puhtaita, verkottuneita ja automatisoituja ajoneuvoja varten tarvittavien ohjelmistojen ja tietoteknisten laitteiden osalta.** Tähän sisältyy sen varmistaminen, että tällaiset ohjelmistot ja laitteet suunnitellaan käyttämään avaruuspohjaisia dataa ja palveluja, joita EU:n Galileo/EGNOS-, Copernicus- ja piakkoin IRIS-järjestelmä tarjoavat navigointiin, täsmäpaikannukseen, maanhavainnointiin ja turvallisiin yhteyksiin.

Eurooppalainen verkottuneiden ja autonomisten ajoneuvojen allianssi

Eurooppalaisten toimijoiden on tehtävä tiivistä yhteistyötä EU:n kilpailusääntöjen puitteissa yhteisten ohjelmistojen ja digitaalisten laitteistojen rakenneosien kehittämiseksi. Tällä on mahdollista saavuttaa merkittäviä resurssisäästöjä. Autonvalmistajat voisivat nopeuttaa yhteistä teknologian kehittämistä ja keskittää resursseja niihin tekijöihin, jotka edistävät asiakaskokemuksen eriyttämistä.

Komissio aikookin viipymättä perustaa [tulevaisuuden eurooppalaista ajoneuvoa koskevassa aloitteessa](#) ja [Horisontti Eurooppa -puiteohjelman autoteollisuuteen liittyvissä kumppanuuksissa](#) (erityisesti 2Zero, CCAM ja siruyhteisyritys) tehdyn valmistelevan työn pohjalta **eurooppalaisen verkottuneiden ja autonomisten ajoneuvojen allianssin**. Se kokoaa yhteen kriittisen massan eurooppalaisia autoteollisuuden sidosryhmiä, jotka ohjaavat seuraavan sukupolven ajoneuvojen kehittämistä keskittyen yhteisiin arkkitehtuuri-elementteihin, yhteisiin eurooppalaisiin laitteistojen ja ohjelmistojen rakenneosiin sekä niiden standardointiin. Allianssi toteuttaa innovointia koskevan yhteisen etenemissuunnitelman pohjalta seuraavat avaintoimet:

- ***Ohjelmistomääritteisten ajoneuvojen (Software-Defined Vehicle, SDV) ohjelmistoalustan kehittäminen:*** Allianssi kehittää ohjelmistomääritteisille ajoneuvoille EU:n laajuisen avoimen alustan, joka perustuu uusimpiin avoimen lähdekoodin ohjelmistojen rakenneosiin sekä rajapintoihin, standardeihin ja välineisiin.
- ***Ajoneuvon sisäisen järjestelmäarkkitehtuurin kehittäminen ohjelmistomääritteisiä ajoneuvoja varten:*** Autonominen ajaminen edellyttää ajoneuvossa olevaa keskitettyä

kehittynyttä suorituskapasiteettia. Allianssi kehittää tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavan tietoteknisen alustan, joka on mukautuva, joustava, energiatehokas ja reaaliaikaiseen suoritukseen pystyvä ja johon integroidaan kehittyneempiä prosessoreja, kuten tekoälysiruja, varmistaen samalla, että ohjelmistomääritteiset ajoneuvot ovat skaalattavissa ja helposti päivitettäviä.

- ***Innovatiivisten tekoälyratkaisujen kehittäminen autoteollisuutta varten:*** Kehitetään alakohdaisia generatiivisia tekoälymalleja ja algoritmeja, jotka mahdollistavat esimerkiksi autonomisen ajamisen, verkottuneiden ajoneuvojen optimaalisen käytön liikenne- ja latausinfrastruktuurissa sekä tehokkaan akkujen hallinnan tai tekoälyavusteisen ennakoivan huollon.
- ***Laajamittaisen hajautetun pilottijärjestelyn luominen vuosina 2026–2027:*** Järjestely toimii teollisuuden yhteistyöympäristönä **ohjelmistomääritteisiä ajoneuvoja ja tekoälytekniikkaa** varten sekä testialustana sovelluskerrosinnovaatioille.
- ***Autonomiseen ajamiseen siirtymisen nopeuttaminen:*** Laaditaan ja toteutetaan kunnianhimoinen teknologian etenemissuunnitelma yhteisen autonomisen ajojärjestelmän (ADS) komponenttien (ohjelmistot ja laitteistot) kehittämiseksi.

Allianssi on tehokas mekanismi, jolla nopeutetaan Euroopan teollisuuden rajatylittävää yhteistyötä verkottuneen ja autonomisen ajamisen teknologioiden innovoinnissa, kehittämisessä ja ensimmäisessä teollisessa käyttöönotossa. Komissio on teollisuuden pyynnöstä valmis antamaan ohjeita siitä, miten autojen keräämän datan yhdistäminen tekoälyn edistämiseksi autonomisessa ajamisessa voidaan toteuttaa kilpailulainsäädännön mukaisesti. Komissio tukee myös jäsenvaltioiden teknistä työtä **mahdollisen Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen (IPCEI) määrittämiseksi puhtaille, verkottuneille ja autonomisille ajoneuvoille** niin, että myös innovatiiviset pk-yritykset pääsevät mukaan.

Seuraavan sukupolven akkuteknologia

Ulkomaiset kilpailijat investoivat merkittävästi taloudellisia ja henkilöresursseja tulevan akkuteknologian tutkimukseen ja kehittämiseen ja saavat siihen paljon valtiontukea. EU on antanut akkualan innovoinnille paljon painoarvoa Horisontti Eurooppa -puiteohjelman **BATT4EU-kumppanuudella**. Tämä painotus on edelleen tärkeä. Komissio tukee **seuraavan sukupolven akkujen EU:n arvoketjua kokonaisuudessaan kierrätykseen asti** tiiviissä yhteistyössä kehittyneitä valmistusmenetelmiä ja materiaaleja koskevien kumppanuuksien kanssa. Tähän varataan vuosiksi 2025–2027 määrärahoja noin 350 miljoonaa euroa osana Horisontti Eurooppa -puiteohjelman autoalan kokonaisrahoitusta.

Rahoitus Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta

Allianssin toimia ja seuraavan sukupolven akkuteknologiaa tuetaan yhteisillä julkisilla ja yksityisillä investoinneilla Horisontti Eurooppa -ohjelman asiaankuuluvien kumppanuuksien puitteissa. Ohjelmasta myönnetään autoteollisuudelle vuosina 2025–2027 rahoitusta miljardi euroa, mihin sisältyy myös Euroopan innovaationeuvoston kautta rahoitettavia toimia. Tulevaisuudessa tiettyjä erityistoimia koskevia kumppanuuksia voitaisiin koota autoalan yhteisyritykseen. Tämä ei vaikuta seuraavaan monivuotista rahoituskehystä koskevaan ehdotuspakettiin.

Yksityisten investointien vauhdittaminen innovoinnin lisäämiseksi Euroopassa

Kuten kilpailukykykompassissa ja puhtaan teollisen kehityksen ohjelmassa ilmoitettiin, komissio tekee yhteistyötä EIP-ryhmän ja yksityisten sijoittajien kanssa ottaakseen käyttöön **TechEU-investointiohjelman**, jolla autetaan kuromaan umpeen murroksellisen innovoinnin rahoitusvajetta, vahvistetaan Euroopan teollista kapasiteettia ja laajennetaan innovatiivisiin teknologioihin investoivia yrityksiä synergiaa Euroopan innovaationeuvoston asiaankuuluvan hankesalkun kanssa. Autoteollisuuden alalla TechEU:lla voitaisiin tukea investointeja tutkimus-, kehitys- ja innovointitoimintaan, joka koskee tulevia strategisia teknologioita, digitalisaatiota, tekoälysovelluksia sekä kehittyneiden valmistus- ja toimitusketjun teollisten valmiuksien käyttöönottoa. Lisäksi sillä voitaisiin tukea autoteollisuuden alkuperäisiä laitevalmistajia, toimittajia ja innovatiivisia teknologiayrityksiä strategisten ja kilpailukykyisten teknologioiden mittakaavan kasvattamisessa, mukaan lukien akkukennoteknologioiden toimitusketjun kasvattaminen.

Lippulaivatoimet:

Perustetaan eurooppalainen verkottuneiden ja autonomisten ajoneuvojen allianssi vuonna 2025.

Tuetaan verkottuneiden ja automatisoitujen liikennemuotojen tutkimusta ja innovointia sekä seuraavan sukupolven akkuteknologian kehittämistä Horisontti Eurooppa -puiteohjelman kautta.

Muut toimet:

Tehdään yhteistyötä EIP-ryhmän ja yksityisen sektorin kanssa TechEU-investointiohjelman käynnistämiseksi scale-up-yrityksille, mukaan lukien akkukennoteknologian toimitusketjun kasvattaminen.

Kyberturvallisuus

Verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen laitteisto- ja ohjelmistokomponenttien osalta on otettava huomioon merkittäviä turvallisuuskysymyksiä. **Käynnissä on parhaillaan verkottuneita ajoneuvoja koskeva NIS 2 -direktiivin mukainen kyberturvallisuusriskien arviointi.** Komissio toteuttaa sen jatkotoimenä konkreettisia toimenpiteitä, jotka kohdistuvat tarvittaessa myös moottoriajoneuvoja koskevaan sääntelykehykseen, ja tutkii tapoja rakentaa kriittisten komponenttien eurooppalainen teollinen arvoketju. Samaan aikaan komissio laatii yhteistyössä kansainvälisten kumppaneidensa ja erityisesti G7-ryhmän kanssa EU:n taloudellisen turvallisuuden strategian mukaisesti yhteisen näkemyksen verkottuneisiin ajoneuvoihin liittyvistä kyberturvallisuusriskeistä ja riskejä mahdollisista lieventävistä toimenpiteistä. Tämä on tärkeää, jotta voidaan välttää maailmanmarkkinoiden pirstoutuminen entisestään. Komissio laatii myös talouden turvallisuutta koskevia standardeja, joilla puututaan toimitusketjun riskeihin, kuten yleriippuvuuteen, asekäyttöön, ylikapasiteettiin, teknologiariskeihin, kyberturvallisuuteen tai turvallisuusriskeihin.

Muut toimet:

Jatketaan työtä riittävän kyberturvallisuuden varmistamiseksi jarruttamatta innovointia ja kaupallistamista.

Laaditaan talouden turvallisuutta koskevia standardeja.

Ajoneuvojen datan, toimintojen ja resurssien saatavuus

Verkottuneiden ja digitaalisten ajoneuvojen keräämästä datasta saadaan merkittäviä uusia tulovirtoja ja taloudellista arvoa. Tämä potentiaali on asetettu jo jossain määrin saataville datasäädöksellä, jossa säädetään verkottuneiden laitteiden, kuten ajoneuvojen, datan saatavuudesta käyttäjien pyynnöstä, sekä uusiutuvia energialähteitä koskevalla direktiivillä, jossa säädetään akkuihin liittyvän datan saatavuudesta.

Koska verkottuneilla moottoriajoneuvoilla on monia erityispiirteitä, joilla on potentiaalia uusiin liiketoimintamahdollisuuksiin, esimerkiksi kaksisuuntaisessa ja älykkäässä latauksessa, tarvitaan kuitenkin täydentäviä toimenpiteitä. Sen vuoksi komissio **toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä**, jotta **koko** autoteollisuuden ekosysteemi voi **hyötyä verkottuneista ajoneuvoista saatavasta datasta**, erityisesti soveltamalla datasäädöstä ja **ajoneuvon sisäistä dataa koskevia ohjeita**, jotka julkaistaan datasäädöksen soveltamisen alkaessa. Komissio harkitsee datasäädöksen vaikutustenarvioinnin jälkeen lisätoimia, joihin voi kuulua lainsäädäntöehdotus ajoneuvon sisäisen datan saatavuudesta ja mahdollisuudesta perustaa eurooppalainen autojen keräämän datan alusta. Tässä yhteydessä se ottaa huomioon kyberturvallisuuskohdat, myös datan etäkäytön osalta.

Komissio arvioi myös, onko **vertikaalisia sopimuksia autoteollisuuden jälkimarkkinoilla koskeva EU:n nykyinen kilpailukehys** (moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetus) edelleen tarkoituksenmukainen, myös digitalisaation suhteen.

Lippulaivatoimet:

Asianmukaiset toimenpiteet, jotka koskevat ajoneuvojen datan, toimintojen ja resurssien saatavuutta, mukaan lukien datasäädöstä koskeva ohjeistus ja tarvittaessa lainsäädäntöehdotus ajoneuvojen datan saatavuudesta.

Moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetuksen ja täydentävien suuntaviivojen tarkistaminen.

2.2 Puhdas liikkuminen

Tieliikenteen osuus EU:n kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on edelleen noin neljännes. Jotta Eurooppa pääsisi tavoitteeseensa saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä, liikenteen päästöjä on vähennettävä 90 prosenttia tavoitepäivämäärään mennessä. Kaupallisen menestyksen jatkumisen varmistamiseksi on myös ratkaisevan tärkeää, että eurooppalaiset alkuperäiset laitevalmistajat, jotka jo investoivat voimakkaasti päästöttömiin teknologioihin, pääsevät jälleen johtoasemaan päästöttömien ajoneuvojen teknologian ja tuotejohtajuuden osalta. Päästöttömien ajoneuvojen osuus maailmanlaajuisesta myynnistä on jo merkittävä, ja lopulta niistä tulee hallitseva markkinasegmentti. Vahvat sisämarkkinat, joita tuetaan kaikki alueet kattavalla asianmukaisella infrastruktuurilla, ovat ratkaiseva tekijä tämän tavoitteen saavuttamisessa.

Päästönormit

Siirtymää puhtaaseen tieliikenteeseen tuetaan uusille henkilö- ja pakettiautoille sekä uusille raskaille hyötyajoneuvoille asetettavilla hiilidioksidipäästönormeilla, joiden mukaan valmistajien päästövähennystavoitteet tiukkenevat progressiivisesti. Nämä normit tarjoavat pitkän aikavälin varmuutta ja ennustettavuutta sijoittajille läpi koko arvoketjun ja antavat samalla riittävästi aikaa oikeudenmukaiseen siirtymään. Euroopan teillä on tällä hetkellä lähes 6 miljoonaa päästötöntä

ajoneuvoa, mutta vuosien 2035 ja 2040 tavoitteiden saavuttamiseksi määrän on vielä lisäännyttävä merkittävästi.

Akkukäyttöisten sähköajoneuvojen kysyntä on viime aikoina ollut odotettua heikompaa. Akkukäyttöisten sähköajoneuvojen myynti kasvoi kuusinkertaisesti vuodesta 2019 vuoteen 2023, minkä jälkeen niiden myynti väheni EU:ssa 5,6 prosenttia vuosina 2023–2024 ja markkinaosuus pieneni 14,6 prosentista 13,6 prosenttiin. Kohtuuhintaisten sähköajoneuvomallien markkinoille saattaminen on myös viivästynyt.

Tammikuun 2025 luvut osoittivat, että akkukäyttöisten sähköajoneuvojen osuus myynnistä oli 15 prosenttia, kun se tammikuussa 2024 oli 10,9 prosenttia. Edelleen on kuitenkin olemassa riski, että henkilöautoille vuodeksi 2025 asetetut päästötavoitteet saattavat johtaa merkittävien seuraamusten määräämiseen. Sen vuoksi komissio **esittää nopeasti lisää joustomahdollisuuksia muuttamalla kohdennetusti henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja**. Jos muutos hyväksytään, siinä määriteltäisiin, että vaatimustenmukaisuutta arvioidaan yhteenlasketusti vuosilta 2025, 2026 ja 2027, jotta autonvalmistajat voivat **kompensoida mahdollista yhden tai kahden vuoden alisuoriutumistaan muiden vuosien paremmalla suoriutumisella**. Tämä auttaa turvaamaan teollisuuden investointikyvyn ja säilyttämään vuoden 2025 tavoitteiden yleisen tason. Komissio kehottaa lainsäätäjiä pääsemään sopimukseen tästä muutoksesta viipymättä, koska se loisi alalle varmuutta. Kuten komission poliittisissa suuntaviivoissa todetaan, henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskeva asetus luo ennustettavuutta investoijille ja valmistajille. Euroopan komissio aikoo nopeuttaa asetuksen suunnitellun tarkistuksen valmistelua. Tarkistus perustuu faktapohjaiseen analyysiin, jossa otetaan huomioon kaikki merkityksellinen teknologinen kehitys sekä se, kuinka tärkeää on, että päästöttömään liikkumiseen siirtyminen toteutuu taloudellisesti elinkelpoisella ja sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla.

Lippulaivatoimet:

Ehdotus henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta siten, että tavoitteesta voidaan vuosina 2025–2027 jäädä yhden tai kahden vuoden aikana, kunhan tavoitteeseen päästään muiden vuosien saavutuksilla.

Asetuksen suunnitellun tarkistuksen valmistelujen nopeuttaminen.

Päästöttömien ajoneuvojen kysynnän lisääminen

Pienituloisten käyttäjien tukeminen sosiaaliperusteisilla leasing-järjestelmillä

Sosiaaliperusteisilla leasing-järjestelmillä voidaan tukea muita heikommassa asemassa olevien kuluttajien kohtuuhintaista puhdasta liikkumista ja samalla edistää suoraan päästöttömien ajoneuvojen myyntiä. Komissio antaa **vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä liikenneköyhyyttä koskevan suosituksen, jossa jäsenvaltioita kannustetaan ottamaan käyttöön** uusien ja käytettyjen päästöttömien ajoneuvojen **sosiaaliperusteisia leasing-järjestelmiä**, jotka on **suunnattu heikossa asemassa oleville liikenteen käyttäjille**, osana **sosiaalisen ilmastonrahaston** mukaisten kansallisten suunnitelmien täytäntöönpanoa. Sosiaaliperusteiset leasing-järjestelmät (ja erityisesti heikossa asemassa oleville ryhmille suunnatut päästöttömien ajoneuvojen vuokraus- tai leasing-järjestelyt) sisältyvät myös **ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmia koskeviin ohjeisiin**, jotka komissio hyväksyy samanaikaisesti tämän tiedonannon kanssa.

Päästöttömien ajoneuvojen yleistymisen nopeuttaminen yritysten ajoneuvokannoissa

Yritysten ajoneuvokannat ovat tärkeä osa Euroopan ajoneuvomarkkinoita. Yritysten ostamien ajoneuvojen osuus EU:ssa rekisteröidyistä autoista on tällä hetkellä noin 60 prosenttia. Päästöttömien ajoneuvojen yleistymisen nopeuttaminen yritysten ajoneuvokannoissa hyödyttää Euroopan autoteollisuutta ja vähentää edelleen liikenteen päästöjä. Jotta päästöttömien ajoneuvojen yleistymisen yritysten ajoneuvokannoissa olisi riittävää, on olennaisen tärkeää poistaa fossiilisia polttoaineita käyttäville ajoneuvoille myönnettävät vääristävät tuet.

Komissio on aloittanut **lainsäädäntöehdotuksen laatimisen yritysten ajoneuvokannan irrottamiseksi hiilestä**. Tavoitteena on ottaa käyttöön toimenpiteitä, joilla tuetaan yritysostajien siirtymistä päästöttömien ajoneuvojen hankintaan aiheuttamatta tarpeetonta rasitetta pk-yrityksille ja ottaen huomioon muun muassa kestävyyttä ja häiriönsietokykyä koskevat kriteerit. Vauhdittaakseen toimia mahdollisimman nopeasti komissio julkaisee tämän toimintasuunnitelman yhteydessä **tiedonannon yritysten ajoneuvokannan hiilestä irrottamisesta**. Tiedonannossa hahmotellaan toimia, joita kansalliset, alueelliset ja kunnalliset viranomaiset voivat jo toteuttaa päästöttömien ajoneuvojen yleistymisen nopeuttamiseksi.

Rahtajilla on tärkeä rooli päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen osuuden kasvattamisessa. Osana yritysten ajoneuvokantaa koskevaa työtä komissio tarkastelee myös toimenpiteitä, joilla nopeutetaan päästöttömien eurooppalaisten kuorma-autojen yleistymistä.

Päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen yleistymisen nopeuttaminen

Komissio hyväksyy lähikuukausina **eurovinjettidirektiiviin tehtävän kohdennetun muutoksen**, jolla pidennetään **31. päiväksi joulukuuta 2025 asetettua määräaikaa** päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen vapauttamiseksi kokonaan tiemaksuista.

Kilpailukykyä sekä investointeja päästöttömiin kuorma-autoihin ja tieliikenteen hiilestä irrottamiseen voidaan edelleen edistää saattamalla nopeasti päätökseen toimielinten väliset neuvottelut sekä hyväksymällä painoja ja mittoja koskevan direktiivin ehdotettu tarkistus. Näin **varmistettaisiin hyötykuormapariteetti dieselajoneuvojen kanssa**. Lisäksi ehdotetaan useita toimenpiteitä³, joilla kannustetaan investoimaan tehokkaisiin perävaunuihin niille **suotuisilla tiemaksuilla**.

Sähkövoimalaitteen jälkiasennus perinteisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, erityisesti linja-autoihin, voi myös olla kustannustehokas tapa irrottaa ajoneuvokantaa hiilestä. Komissio kannattaa sellaisen **UNECE-säännön laatimista**, jolla yhdenmukaistetaan maailmanlaajuisella tasolla sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntä, joihin on tehty jälkiasennus.

Komissio tutkii myös toimia **Euroopassa valmistettujen puhtaiden linja-autojen** yleistymisen edistämiseksi muun muassa tukemalla ajoneuvokannan ja varikkojen muuntamista ja yhdistämällä paremmin kysyntää tai hankintamenojen jaksottamista koskevia paikallisviranomaisten sääntöjä.

³ COM(2023) 189, Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI direktiivin 1999/62/EY, neuvoston direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520 muuttamisesta perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokan osalta.

Kuluttajien ostopäätöksiin vaikuttavien kansallisten kannustinjärjestelmien parempi koordinointi

Hinta on uutta autoa ostettaessa yleensä yksi asiakkaalle tärkeimmistä seikoista. Jäsenvaltiot ovat tällä hetkellä valinneet erilaisia lähestymistapoja päästöttömien ajoneuvojen yleistymisen edistämiseksi – niissäkin jäsenvaltioissa, joissa puhtaan liikkumisen markkinoiden kypsyysaste on samankaltainen. Näitä kannustimia myös muutetaan usein, mikä heikentää kuluttajien, yritysten ja sijoittajien varmuutta. Näiden järjestelmien toimivuudesta on tähän mennessä saatu tärkeitä oppeja, joiden avulla voidaan optimoida niiden suunnittelu ja tukea ympäristön kannalta kestävämpää ja strategisesti häiriönsietokykyisempää eurooppalaista tuotantoa. Lähestymistavan on oltava Euroopan tasolla koordinoitumpi. Komissio aloittaa välittömästi työn **jäsenvaltioiden** kanssa jakaakseen tietoa kuluttajille suunnattuihin **kannustinjärjestelmiin** liittyvistä parhaista käytännöistä ja saaduista opeista. Tässä työssä määritetään välineistö, joka sisältää kannustinjärjestelmävaihtoehtoja, jotka on suunniteltu taloudellisesti tehokkaiksi sekä finanssipoliittisesti kestäviksi ja kyseessä olevien markkinoiden kypsyysasteen räätälöidyiksi, ja tarkastellaan mahdollisia EU:n tason kannustinjärjestelmiä. Näitä keskusteluja hyödynnetään **komission suosituksessa**, jossa yksilöidään myös ne EU:n rahoituslähteet, joista jäsenvaltiot voivat saada tukea tällaisiin kannustimiin.

Lippulaivatoimet:

Liikenneköyhyyttä koskeva suositus (vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä), mukaan lukien sosiaaliperusteiset leasing-järjestelmät.

Tiedonanto (vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä) ja lainsäädäntöaloite yritysten ajoneuvokantojen hiilestä irrottamiseksi (vuoden 2025 lopussa).

Muut toimet:

Eurovinjettidirektiivin kohdennettu muutos, jolla pidennetään määräaikaa päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen vapauttamiseksi kokonaan tiemaksuista (vuoden 2025 toisella neljänneksellä).

Painoja ja mittoja koskevan direktiivin tarkistamisesta käytävien toimielinten välisten neuvottelujen saattaminen loppuun.

Suositus verotuksellisista ja muista kysyntäpuolen kannustimista (2026).

Latausinfrastruktuurin käyttöönoton nopeuttaminen

Sähkölataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin saatavuus on yksi päästöttömien ajoneuvojen yleistymisen edellytyksistä, ja sen vuoksi infrastruktuuri-investoinnit ovat avainasemassa myös Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyn kannalta. Latausinfrastruktuurin saatavuus ei kuitenkaan ole yhtä hyvä kaikissa jäsenvaltioissa ja kaikilla niiden alueilla. Tämän on muututtava.

Voimassa olevan lainsäädännön täytäntöönpano

Komissio **antaa** teknisen tuen välineen kautta **jäsenvaltioille kohdennettua teknistä apua, jotta nämä voivat toteuttaa** toimet, joista säädetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa asetuksessa (AFIR-asetus) ja rakennusten energiatehokkuudesta annetussa direktiivissä (EPBD-direktiivi).

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriväline (AFIF) on osoittautunut toimivaksi ja tehokkaaksi välineeksi lataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin käyttöönotossa. Tästä välineestä

myönnetään jo 570 miljoonaa euroa hankkeisiin, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa vuosina 2025 ja 2026. Rahoituksessa keskitytään erityisesti raskaisiin hyötyajoneuvoihin.

Komissio esittää **kestävän liikenteen investointisuunnitelmassa**, joka on määrä hyväksyä vuoden 2025 aikana, lisätoimia latausinfrastruktuurin rahoituksen lisäämisen esteiden poistamiseksi.

Sähköverkkoon pääsy

Viivästykset sähköverkkoon liittämässä muodostavat usein merkittävän pullonkaulan, joka haittaa latausinfrastruktuurin, erityisesti suurten julkisten latauspuistojen ja raskaita hyötyajoneuvoja varten tarvittavien suurteholaturien, käyttöönottoa. Sähköverkkoon pääsyä koskevia ensisijaisia toimia on jo useita toteutusvaiheessa tai suunnitteilla sähköverkkoja koskevassa EU:n toimintasuunnitelmassa (mm. verkon vastaanottokapasiteettia koskevan läpinäkyvyyden lisääminen ja verkonhaltijoiden tukeminen latauskysynnän ennakoinnissa) sekä vuoden 2026 ensimmäiselle neljännekselle ilmoitetussa sähköverkkopakettissa ja sähköistämistä koskevassa toimintasuunnitelmassa.

Komissio antaa jäsenvaltioiden parhaiden käytäntöjen pohjalta **piakkoin jäsenvaltioille ohjeita ja suosituksia latauspisteiden verkkoon liittämisen odotusajan lyhentämisestä ja liittämisen ensisijaiskohtelusta**. Komissio suosittelee myös, että **jäsenvaltiot pitäisivät latausasemia, niiden sähköverkkoon liittämistä, niihin liittyvää sähköverkkoa itsessään ja varastointiresursseja yleisen edun vuoksi ensisijaisina lupamenettelyjen suhteen**. Komissio arvioi, olisiko tästä olettamasta tehtävä pakollinen. Jäsenvaltioiden olisi asetettava etusijalle hankkeet, jotka edistävät puhtaaseen energiaan siirtymistä sekä sähköjärjestelmän ja latauspisteiden tehokkuutta.

Komissio esittää **vuoden 2025 kesään mennessä ohjaavia periaatteita edellytyksistä, joiden täyttyessä ennakoivat investoinnit verkkohankkeisiin olisi hyväksyttävä**. Näin voidaan ennakoida latausinfrastruktuurin tulevia tarpeita sähköverkon suunnittelussa.

Uusiutuvia energialähteitä koskevassa direktiivissä jäsenvaltioille annetaan jo lupa kaavoittaa erityisiä alueita uusiutuvia energialähteitä koskeviin hankkeisiin liittyville sähköverkoille, mikä mahdollistaa nopeammat lupa- ja kaavoitusmenettelyt. Tätä taustaa vasten **jäsenvaltioiden olisi pidettävä sähköverkkoja, jotka liittyvät eurooppalaisia puhtaan liikenteen käytäviä koskevan aloitteen kannalta merkityksellisiin aloihin, samankaltaisina nopean kehittämisen alueina** kuin niitä, jotka on kaavoitettu uusiutuvia energialähteitä koskeviin suunnitelmiin liittyvää infrastruktuuria varten. Komissio antaa asiasta lisäsuosituksia.

Hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuuri

Raskaiden hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuuri varikoilla ja tärkeimmillä valtatiekäytävillä on kriittinen toiminta-alue. Infrastruktuuri-investoinneilla nopeutetaan puhtaiden raskaiden hyötyajoneuvojen yleistymistä myös rahtiasiakkaiden keskuudessa.

Komissio tulee tekemään yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa **eurooppalaista puhtaan liikenteen käytävää koskevassa aloitteessa**, jolla nopeutetaan raskaiden hyötyajoneuvojen latauskenttien käyttöönottoa kriittisenä infrastruktuurina keskeisillä logistiikkakäytävillä TEN-T-verkostossa, myös niihin liittyvissä kaupunkisilmukoidissa ja niiden multimodaalisissa rahtiterminaleissa. Aloite toteutetaan kilpailukykykompassissa⁴ esitetyn kilpailukyyn koordinoituvallineen puitteissa, ja siinä keskitytään virtaviivaistamaan lupamenettelyjä, vivuttamaan rahoitusta investointiriskien vähentämiseksi ja linkittämään toimintaa uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin säännöksiin sähköverkon prioriteettiyhteyksistä. Tavoitteena on, että ensimmäiset vaikutukset ovat nähtävissä vuonna 2025. Komissio aikoo myös tarkastella keinoja **nopeuttaa muiden kuin verkkoon liittyvien lupien myöntämistä** raskaiden hyötyajoneuvojen latausasemien osalta esimerkiksi muuttamalla kaavoitussäännöksiä, jotta raskaiden hyötyajoneuvojen latausta voidaan nimenomaisesti tukea TEN-T-käytävillä. On myös tärkeää määrittää oikeantyyppinen tuki varikonhaltijoille ja julkisten latauspisteiden ylläpitäjille paikallisten sähkövarastojen asentamiseen (esim. rahoitus tai tekninen apu).

Älykäs ja kaksisuuntainen lataus

Uusiutuvan energian rakentamisen ja loppukäytön lisääntyvän sähköistämisen myötä joustotarpeet kasvavat huomattavasti. Älykäs ja kaksisuuntainen lataus voi auttaa keventämään sähköverkkoon kohdistuvaa rasitetta ja tukea sähköajoneuvojen tehokasta integrointia sähköjärjestelmään. Samalla se alentaa ajoneuvojen käyttäjien energiakustannuksia.

Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi luotava suotuisat puitteet älykkäälle ja kaksisuuntaiselle lataukselle. Sähkömarkkinoiden rakennetta koskeva direktiivi tarjoaa jo nyt jäsenvaltioille välineistön älykkään ja kaksisuuntaisen latauksen tukemiseen. Niiden olisi varmistettava, että jakeluverkon haltijoiden perimät verkkomaksut ovat oikeudenmukaisia, ja vältettävä varastoidun energian, myös sähköajoneuvojen akkujen, kaksinkertaista verotusta. Yleisemmällä tasolla jäsenvaltiot voivat sähkön asianmukaisen verotuksen avulla luoda liiketoimintamallin kaksisuuntaiselle lataukselle. **Komissio helpottaa parhaiden käytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä ja laatii kulutusjoustoja koskevan uuden verkkosäännön (vuoden 2026 ensimmäisellä neljänneksellä)** varmistaakseen eri joustopalvelujen täysimääräisen osallistumisen markkinoille, kaksisuuntainen lataus mukaan luettuna.

Lisäksi komissio arvioi tyyppihyväksynnän yhteydessä tarpeita sähköajoneuvojen älykkääseen ja kaksisuuntaiseen latausvalmiuteen. Se käynnistää V2G-pilottihankkeiden sääntelyn testiympäristön, jossa puututaan sääntelyllisiin, teknisiin ja markkinoihin liittyviin haasteisiin ennen laajamittaista käyttöönottoa.

⁴ Kilpailukyyn koordinoituvallineella koordinoidaan kilpailukykyinvestointeja ja -politiikkoja EU:n ja kansallisella tasolla sekä suunnitellaan pilottitapauksia rajatylittäviä hankkeita varten valikoiduilla keskeisillä aloilla, jotka tuovat selkeää lisäarvoa Euroopan kilpailukyvyille.

Lippulaivatoimet:

Eurooppalainen puhtaan liikenteen käytävä -aloite (vuoden 2025 kolmannella neljänneksellä).

Asetetaan saataville 570 miljoonaa euroa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurivälineestä vuosina 2025 ja 2026.

Ohjeet ja komission suositukset sähköverkkoliitäntämenettelyjen lyhentämisestä ja sähköverkkoon liittämissä priorisoinnista.

Ennakoivia sähköverkkoinvestointeja koskevat ohjaavat periaatteet (vuoden 2025 toisella neljänneksellä).

Muut toimet:

Jäsenvaltioiden tukeminen teknisen tuen välineestä AFIR-asetuksen ja EPBD-direktiivin täytäntöönpanossa.

Jäsenvaltioiden tukeminen älykkäälle/kaksisuuntaiselle lataukselle suotuisten puitteiden luomisessa ja parhaiden käytäntöjen vaihdon helpottaminen.

Yksityisen rahoituksen mobilisointi

Kuten puhtaan teollisen kehityksen ohjelmassa ilmoitettiin, **InvestEU-ohjelmasta** otetaan käyttöön noin 50 miljardin euron lisäinvestoinnit EU:n keskeisten politiikkojen tukemiseksi. EIP-ryhmällä on tässä merkittävä rooli. Tähän voisi sisältyä lisätuki puhtaille teknologioille ja puhtaalle liikkumiselle, myös autoteollisuuden hyödyksi koko arvoketjun osana, jotta voidaan auttaa laajentamaan tai lisäämään tarvittavia laajamittaisia investointeja.

Kuluttajien luottamuksen vahvistaminen

Komissio tarkastelee uudelleen **autojen merkintöjä koskevaa direktiiviä** vuonna 2026 vuoden 2025 alkupuoliskolla julkaistavan arvioinnin jälkeen tukeakseen kuluttajia kestävien valintojen tekemisessä ja edistääkseen tavoitetta lisätä päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Tämä voidaan tehdä esimerkiksi antamalla **tietoja ajoneuvossa käytettyjen keskeisten materiaalien hiilipitoisuudesta**.

On huomattava, että maasta riippuen 75–90 prosenttia kuluttajista ostaa vain käytettyjä ajoneuvoja. Päästöttömien käytettyjen ajoneuvojen suhteen kuluttajat ovat huolissaan **akkujen toimintakunnosta ja korjattavuudesta**. Vahvistaakseen kuluttajien luottamusta **akkukäyttöisiin sähköajoneuvoihin komissio aikoo tarttua akkujen korjattavuutta koskevaan laajempaan kysymykseen ja toteuttaa sääntelytoimenpiteitä**, joilla varmistetaan akkujen kuntotietojen saatavuus akkupassissa sekä akkujen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuus.

Latausinfrastruktuurin käytettävyyden parantaminen

On tärkeää, että kuluttajat voivat vertailla lataushintoja läpinäkyvästi ja saada täydelliset tiedot käytettävissä olevasta infrastruktuurista. Tällä hetkellä tämä voi edelleen olla vaikeaa, ja lataushinnat voivat vaihdella huomattavasti latauspisteestä toiseen. AFIR-asetuksessa edellytetään jo, että latauspisteiden ylläpitäjät siirtävät kaikki asiaankuuluvat tiedot maksutta. **Komissio tarkastelee AFIR-asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä vuonna 2026 vaihtoehtoja hintojen avoimuuden parantamiseksi** yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä ottaen huomioon asiaankuuluvan markkinakehityksen.

Lippulaivatoimet:

Sääntelytoimenpide, jolla varmistetaan akkujen kuntotietojen saatavuus akkupassissa vuoden 2026 kolmanteen neljännekseen mennessä.

Sääntelytoimenpide, jolla varmistetaan akkujen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuus vuoden 2025 kolmannella neljänneksellä.

AFIR-asetuksen uudelleentarkastelu, jotta voidaan arvioida vaihtoehtoja hintojen avoimuuden parantamiseksi yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä vuonna 2026.

Muut toimet:

Autojen merkintöjä koskevan direktiivin uudelleentarkastelu vuonna 2026.

2.3 Kilpailukyky ja toimitusketjun häiriönsietokyky

Euroopan autoteollisuus on vaarassa menettää merkittäviä markkinaosuuksia päästöttömän ajoneuvoteknologian ja tuotantovalmiuksien rajallisen kilpailukyvyn sekä kriittisten komponenttien, erityisesti akkujen, merkittävän kustannuseron vuoksi. Akuista, joiden osuus tyypillisen sähkökäyttöisen henkilöauton lisäarvosta on 30–40 prosenttia, käydään tulevien työpaikkojen ja arvonmuodostuksen kannalta ratkaisevaa taistelua. Eurooppa tarvitsee kustannuskilpailukykyisen kotimaisen akkukenttien tuotanto- ja toimitusketjun – myös toimitushäiriöihin ja kriiseihin varautumista ja taloudellisen suvereniteetin suojelemista varten. Ketjun olisi katettava suuri osa akkukenttien tarjonnasta ja eurooppalaisesta lisäarvosta koko toimitusketjussa, mukaan lukien anodiaktiivisten materiaalien, katodiaktiivisten materiaalien ja niiden lähtöaineiden sekä muiden asiaankuuluvien akkukomponenttien tuotantokapasiteetti EU:ssa. Tämä edellyttää eurooppalaisten toimijoiden investointeja myös akkumateriaalien louhintaan ja jalostukseen Euroopassa tai sen ulkopuolella. Vuonna 2030 tavoitteena on saavuttaa eurooppalainen lisäarvo, joka on yli 50 prosenttia koko arvoketjussa.

Akkujen valmistus – ”akkubuusteri”

Toimintasuunnitelmassa esitetään akkualalle ”akkubuusteri”-pakettia, jolla Euroopassa tuotetuista kennoista ja komponenteista pyritään saamaan kustannuskilpailukykyisiä lyhyellä aikavälillä. Rahoitus on tärkeä osa tätä pakettia. Komissio on jo ilmoittanut, että **innovaatiorahastosta** osoitetaan 3 miljardia euroa rahoitusta sähköajoneuvojen akkukenttien valmistukseen. Ensimmäinen miljardin euron ehdotuspyyntö käynnistettiin 3. joulukuuta 2024. Ala saa myös 200 miljoonan euron lisärahoituksen innovaatiorahaston InvestEU-ohjelmasta. Rahoituksella tuetaan innovatiivisia hankkeita Euroopan akkuteollisuuden arvoketjussa. Sillä vastataan rahoitushaasteisiin mahdollistamalla EIP-ryhmän uusia riskipääomarahoitustoimia vuosina 2025–2027. Komissio myöntää seuraavien kahden vuoden aikana 1,8 miljardia euroa akkuja EU:ssa valmistavien yritysten tukemiseen ottamalla käyttöön varoja innovaatiorahastosta. Komissio tarkastelee tässä yhteydessä mahdollisuuksia rahoittaa eurooppalaisten tuotantolinjojen kasvattamista.

Komissio tarkastelee, onko syytä myöntää **EU:n suoraa tuotantotukea yrityksille, jotka valmistavat akkuja EU:ssa**. EU:n tuki voitaisiin yhdistää valtiontukeen. Tässä yhteydessä komissio valmistelee uutta puhtaan teollisuuden kehityksen valtiontukikehystä, jolla yksinkertaistetaan valtiontukisääntöjä erityisesti sen varmistamiseksi, että Euroopassa on riittävä puhtaan teknologian laitteiden, myös akkujen ja niiden keskeisten komponenttien, valmistuskapasiteetti. Komissio kuulee parhaillaan jäsenvaltioita ja sidosryhmiä valtiontukikehityksen luonnoksesta.

Eurooppalaisen lisäarvon kasvattamiseksi **tukea voitaisiin myöntää ulkomaisille toimijoille silloin, kun eurooppalaiset yritykset ovat solmineet niiden kanssa kumppanuuksia**, joilla varmistetaan osaamisen, taitotiedon, teknisen asiantuntemuksen ja teknologian jakaminen sekä riittävä lisäarvo EU:lle.

Tällaisia rahoitusvälineitä perustettaessa **otetaan huomioon sekä EU:n että jäsenvaltioiden rahoituksen muut kuin hintakriteerit, kuten häiriönsietokykyä koskevat vaatimukset**.

EU:ssa myytävien sähköajoneuvojen akkukennoja ja -komponentteja koskeviin kotimaisuusastevaatimuksiin puututaan tulevassa lainsäädännössä, muun muassa teollisuuden hiilestä irtautumista vauhdittavalla säädöksellä ja kiertotaloussäädöksellä, unionin kansainvälisten oikeudellisten sitoumusten mukaisesti. Näissä vaatimuksissa otetaan huomioon kotimaisen tuotantokapasiteetin odotettu asteittainen kasvu.

Uudessa valtiontukikehyksessä jäsenvaltioilla on mahdollisuus kannustaa enemmän yksityisiä sijoittajia vähentämällä hankesalkkuihin tehtävien sijoitusten riskejä. Jäsenvaltiot voivat myös ottaa käyttöön verokannustimia poistojen nopeutuksina, välitön kuluksi kirjaaminen mukaan luettuna, nettonollatalouteen siirtymisessä tarvittavien puhtaan teknologian laitteiden hankinnassa.

Komissio selvittää, miten eurooppalaista akkujen valmistusta voitaisiin käytännössä tukea kriittisessä laajentumisvaiheessa muun muassa antamalla pyynnöstä ohjeita mahdollisuuksista tiivistää akkuteollisuuden toimijoiden välistä yhteistyötä EU:n kilpailusääntöjen mukaisesti. Komissio arvioi, miten ja missä määrin standardointitoimet, erityisesti akkujen suunnittelun osalta, voisivat hyödyttää eurooppalaista akkuekosysteemiä mittakaavaetujen saavuttamisessa. Komissio aikoo myös selkeyttää akkujen hiilijalanjäljen yksinkertaista laskentamenetelmää mahdollisimman pian.

Akkujen raaka-aineet ja jalostus

Eurooppalaisille autoteollisuuden toimijoille on varmistettava edullisten raaka-aineiden ja jalostettujen materiaalien luotettava ja varma saatavuus. Samalla tällä toiminnalla saavutettavan lisäarvon on pysyttävä Euroopassa.

Komissio julkaisee maaliskuussa 2025 kriittisiä raaka-aineita koskevan säädöksen myötä strategisten hankkeiden luettelon, joka kattaa ensisijaisesti akkujen raaka-aineiden tuotannon arvoketjun kaikissa vaiheissa. Näissä hankkeissa lupamenettelyjä ja rahoituksen saantia virtaviivaistetaan ja ostosopimuksiin pääsyä helpotetaan. Samaan aikaan komissio tukee yhteisiä investointeja kriittisten raaka-aineiden arvoketjussa raaka-aineita koskevilla 14 strategisella kumppanuudella, joita solmitaan muun muassa Chilen ja Kongon demokraattisen tasavallan kanssa.⁵ Komissio käynnistää vuonna 2025 ensimmäiset ehdotuspyynnöt alustalla, jolle kootaan yhteen joidenkin kriittisten raaka-aineiden tarjonta ja kysyntä. Tämä lisää kriittisten raaka-aineiden saatavuutta ja markkinoiden avoimuutta.

Lisätoimia kuitenkin tarvitaan. Komissio ilmoitti puhtaan teollisen kehityksen ohjelmassa, että vuonna 2026 avataan kriittisten raaka-aineiden EU-keskus tarjonnan ja kysynnän yhdistämiseksi. Lisäksi EU:n komissio on valmis helpottamaan **yksityisen sektorin yhteisiä investointeja**

⁵ Esimerkiksi EU:n ja Kanadan välillä varmistettiin noin 10 miljardia euroa toisiaan vahvistavia investointeja akkujen toimitusketjuun EU:n ja Kanadan strategisen kumppanuuden avulla.

arvoketjun alkupäähän, jotta siinä toimivat autoteollisuuden toimijat voivat hyötyä merkittävästi riskittömämmistä ja edullisemmista materiaalitoimituksista.

Akkujen raaka-aineita ja jalostushankkeita koskevien yksinkertaistettujen lupamenettelyjen soveltamista olisi laajennettava jo yksilöityjä strategisia hankkeita laajemmalle. Komissio kannustaakin jäsenvaltioita ja alueviranomaisia soveltamaan yksinkertaistettuja menettelyjä kaikkiin eurooppalaisiin hankkeisiin akkujen raaka-aineiden toimitusketjussa.

Komissio selvittää, missä määrin lisätuki eurooppalaisille akkumateriaalien jalostus- ja käsittelyhankkeille (esim. litiumkarbonaatin tuotantoketjun loppupäässä) olisi hyödyllistä. Komissio pyrkii saamaan julkiset rahoituslaitokset tarjoamaan takuita ja riskiä vähentäviä ostosopimuksia sekä muita pitkäaikaisia sopimuksia akkumateriaalien toimitusketjussa.

Kiertotalouden edistäminen autoteollisuuden toimitusketjussa

Siirtyminen kiertotalouteen on avainasemassa, kun pyritään vähentämään raaka-aineriippuvuutta ja lisäämään autoteollisuuden toimitusketjun, myös eurooppalaisen akkuekosysteemin, strategista riippumattomuutta ja häiriönsietokykyä. Akkuasetus tarjoaa tälle puitteet. Kattavan kierrätysarvoketjun liiketoimintamahdollisuuksia Euroopassa on kuitenkin edelleen vahvistettava. Sekä esikäsittelykapasiteettiin että sen jälkeiseen kierrätyskapasiteettiin on investoitava merkittävästi, on kehitettävä kehittyneempiä kierrätysteknologioita ja varmistettava kierrätysraaka-aineiden (eli jäteakkujen ja korkealaatuisen metalliromun) saatavuus. Tätä varten komissio **selvittää, onko syytä myöntää kohdennettua rahoitustukea romuajoneuvojen ja akkujen kierrätyslaitoksille.**

Komissio tutkii lisätoimia teollisuuden yhteistyön lisäämiseksi raaka-aineiden kierrätyksessä EU:n kilpailusääntöjen mukaisesti. Tätä varten komissio alkaa piakkoin kerätä tietoja markkinatoimijoilta.

Ympäristön suojelemiseksi vaaralliselta jätteeltä komissio hyväksyy yhdessä tämän toimintasuunnitelman kanssa jätepuitedirektiivin mukaisen päätöksen, jossa selvennetään, että musta massa luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, kun siitä tulee jätettä. Tämä **parantaa mustan massan lähetysten valvontaa ja erityisesti kieltää mustan massan viennin OECD:n ulkopuolisiin maihin.** Akun mustan massan parempi saatavuus edistää myös akkujen kierrätystä. Lisätoimenpiteitä EU:n sisäisten siirtojen helpottamiseksi ja uusien vientirajoitusten asettamiseksi harkitaan.

Viimeisenä muttei vähäisimpänä seikkana edistetään kiertotaloutta autoteollisuudessa ja parannetaan uusiomateriaalien ja kohtuuhintaisten käytettyjen varaosien saatavuutta saattamalla **yhteispäätös menettely romuajoneuvoja koskevasta asetuksesta** pikaisesti loppuun.

Komponenttien eurooppalaisen tuotannon edistäminen

Ajoneuvojen keskeisten komponenttien valmistuksen tukemiseksi Euroopassa autoteollisuudelle mahdollisesti myönnettävän julkisen tuen ehdoksi asetetaan luotettavuus- ja kestävyyskriteerejä osana tulevaa teollisuuden hiilestä irtautumista vauhdittavaa säädöstä vuoden 2025 viimeisellä neljänneksellä. Komissio arvioi myös, voitaisiinko tällaisia kriteerejä soveltaa myös yksityisiin hankintoihin. Tällainen lähestymistapa on olennaisen tärkeä myös, kun otetaan huomioon ajoneuvokomponenttien kasvava kysyntä puolustusallalla, jolla kriittisten osien vakaa ja varma tarjonta on olennaisen tärkeää. Ajoneuvokomponenttien eurooppalaisen tuotannon lisäämisen

pitäisi myös vähentää mahdollisten turvallisuushaavoittuvuuksien riskiä ja varmistaa kriittisten järjestelmien eheys. Taloudelliseen turvallisuuteen liittyvistä syistä tämä on tärkeää myös sähköisten voimalaitteiden komponenttien sekä verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen muiden keskeisten komponenttien osalta.

Lippulaivatoimet:

Kattava ”akkubuusteri”-paketti: akkujen valmistuksen tukeminen innovaatorahastosta ja EU:n mahdollinen suora tuotantotuki akkuja tuottaville yrityksille EU:ssa yhdistettynä mahdollisesti valtiontukeen, muihin kuin hintakriteereihin ja kotimaisuusastevaatimukseen unionin kansainvälisten oikeudellisten sitoumusten mukaisesti.

Helpotetaan yksityisen sektorin yhteisinvestointeja arvoketjun alkupäähän.

Muut toimet:

Saatetaan nopeasti päätökseen yhteispäätösmenettely romuajoneuvoista annettavasta asetuksesta.

Tätä varten komissio selvittää, onko syytä myöntää kohdennettua rahoitustukea romuajoneuvojen ja akkujen kierrätyslaitoksille.

Lisätuki kierrätyksen tehostamiseksi.

Ajoneuvojen keskeisten komponenttien häiriönsietokykyä ja kestävyyttä koskevat kriteerit.

2.4 Osaaminen ja sosiaalinen ulottuvuus

Viimeaikaiset tuotannon ja kysynnän muutokset maailmantaloudessa sekä talouden häiriöt ja geopoliittiset riskit ja epävarmuustekijät ovat vaikuttaneet merkittävästi EU:n autoteollisuuden työllisyyteen. Tulevina vuosina on odotettavissa lisää työpaikkojen menetyksiä. Lisäksi osaamisvaje sekä kysynnän ja tarjonnan kohtaamattomuus autoteollisuudessa ovat suuri huolenaihe. Huolta aiheuttaa myös työvoiman ikääntyminen sekä pakottava tarve kouluttaa ja houkutella riittävän osaavia uudenlaisen profiilin työntekijöitä. Työmarkkinaosapuolilla on keskeinen rooli muutosten ennakoinnissa ja hallinnassa, ja työehtosopimukset voivat tarjota ratkaisuja autoteollisuuden kohtaamista haasteista aiheutuviin työllisyys- ja sosiaalisiin seurauksiin.

Näihin ongelmiin voidaan nykyisellään vastata useilla EU:n tason aloitteilla, ja rahoitusta on saatavilla erityisesti Euroopan sosiaalirahasto plussasta (ESR+) ja Euroopan globalisaatorahastosta (EGR). Osaamisen kehittämistä koskevat aloitteet, kuten osaamissopimus ja autoalan osaamisallianssi, valmistavat työntekijöitä meneillään oleviin syviin siirtymiin. Lisätoimia kuitenkin tarvitaan.

Komissio perustaa **Euroopan oikeudenmukaisen siirtymän seurantakeskuksen**, jonka tehtävänä on laatia ja koota asiaankuuluvia tietoja sekä muun muassa ennustaa työllisyysuuntauksia koko Euroopan autoteollisuuden arvoketjussa sekä alakohtaisella ja alueellisella tasolla. Tämä yhdessä työvoiman demografista rakennetta koskevien tietojen kanssa mahdollistaa sen, että voidaan määrittää ne paikat, joissa on odotettavissa työpaikkojen siirtymistä muualle, ja antaa tietoa tulevaisuuteen suuntautuvista toimista ongelmien torjumiseksi.

Jotta voidaan varmistaa parempi tuki niille työntekijöille, joihin nämä siirtymät vaikuttavat, komissio ehdottaa keväällä 2025 **EGR-asetukseen kohdennettua muutosta sen vaikutuksen nopeuttamiseksi ja laajentamiseksi**. EGR-asetuksen soveltamisalaa laajennetaan, jotta sillä voidaan tukea yrityksiä rakenneuudistusprosesseissa työntekijöiden suojelemiseksi

työttömyysriskiltä. Käytettävissä olevia varoja voidaan mahdollisesti näin ottaa käyttöön aikaisemmin. Samaan aikaan komissio valmistelee työmarkkinaosapuolia kuullen laadukkaita työpaikkoja koskevaa etenemissuunnitelmaa, joka julkaistaan vuoden lopulla.

Auttaakseen jäsenvaltioita ja alakohtaisia kumppaneita hyödyntämään entistä paremmin ESR+:n tarjoamia mahdollisuuksia komissio tekee aktiivisesti yhteistyötä työmarkkinaosapuolten ja jäsenvaltioiden kanssa kiinnittääkseen huomiota **ESR+:n** tarjoamiin mahdollisuuksiin ja saattaakseen toimijat yhteen. Tähän sisältyy tuki työntekijöille, jotka etsivät työmahdollisuuksia muilla aloilla kuin autoteollisuudessa ja pyrkivät uudelleen kouluttautumaan. ESR+:n väliarviointia käytetään myös kannustamaan jäsenvaltioita kohdentamaan autoalalle enemmän varoja muun muassa ESR+ -asetukseen mahdollisesti tehtävällä muutoksella.

Osaamisunionia myötäillen **vahvistetaan puhtaan teollisen kehityksen ohjelman mahdollistavien strategisten teollisuudenalojen alakohtaisten osaamisaloitteiden kehystä.** Vuonna 2026 Erasmus+ -avustusten kautta tarjotaan kohdennettua tukea enintään 90 miljoonaa euroa asiaankuuluvia laaja-alaisia osaamiskumppanuuksia varten, mukaan lukien osaamissopimuksen mukainen autoteollisuuden laaja-alainen osaamiskumppanuus.

Lippulaivatoimet:

Euroopan oikeudenmukaisen siirtymän seurantakeskus.

Oikeudelliset muutokset EGR- ja ESR+ -asetuksiin.

2.5 Markkinoille pääsyn edistäminen, tasapuolisten toimintaedellytysten varmistaminen ja EU:n taloudellisen turvallisuuden takaaminen

Autoteollisuus on maailmanlaajuisista liiketoimintaa. Vienti, tuonti ja investoinnit ovat EU:n teollisuuden kilpailukyvyyn kannalta keskeisessä asemassa. Ulkomaan markkinoille pääsy, tasapuoliset toimintaedellytykset suhteessa ulkomaisiin kilpailijoihin sekä tarkoituksenmukainen liiketoiminta- ja sääntely-ympäristö ovat ratkaisevan tärkeitä alan menestykselle. Tätä varten EU toteuttaa useita autoteollisuutta koskevia ensisijaisia toimia.

Monipuolistetaan hankintoja ja varmistetaan pääsy kolmansien maiden markkinoille ja parannetaan taloudellista turvallisuutta

Komissio aikoo päättäväisesti pyrkiä tekemään vapaakauppasopimuksia ja molempia osapuolia hyödyttäviä kansainvälisiä kumppanuuksia parantaakseen markkinoille pääsyä ja hankintamahdollisuuksia erityisesti Euroopan autoteollisuuden kannalta kriittisten materiaalien osalta. Komissio arvioi autojen kannalta merkityksellisten sääntöjen tehokkuutta kauppasopimuksissa ja tekee tarvittaessa yhteistyötä kauppakumppaneiden kanssa kansainvälisiin standardeihin perustuvan sääntelyn lähentämisen jatkamiseksi. Komissio aikoo yhdessä sidosryhmien kanssa hyödyntää kaikki mahdollisuudet tukea alaa paremmin muilla tavoin, kuten vastavuoroista tunnustamista koskevilla sopimuksilla, kriittisiä raaka-aineita koskevilla strategisilla kumppanuuksilla tai puhdasta kauppaa ja investointeja koskevilla kumppanuuksilla. Kuten Draghin raportissa suositellaan, komissio edistää edelleen ajoneuvoja koskevien teknisten sääntöjen yhdenmukaistamista maailmanlaajuisella tasolla (UNECE) ja kahdenvälisillä kauppasopimuksilla.

Tasapuolisia toimintaedellytyksiä koskeva paketti

Komissio varmistaa tasapuolisten toimintaedellytysten jatkuvan parantamisen vahvistamalla seuraavista osatekijöistä koostuvaa välineistöä.

Alkuperäsäännöt

Etuuskohteluun oikeuttavissa alkuperäsäännöissä määritetään edellytykset, joilla tuotteisiin voidaan soveltaa tullittomuutta tai alennettua tullia kauppasopimuksissa ja yksipuolisissa etuuskohtelujärjestelmissä. Niillä pyritään löytämään tasapaino vienti- ja tuontitavoitteiden välillä, ja niitä analysoidaan myös toimitusketjukumulaation kannalta. Komissio tekee yhteistyötä teollisuuden ja jäsenvaltioiden kanssa **etuuskohteluun oikeuttaviin alkuperäsääntöihin sovellettavasta lähestymistavasta** varmistaakseen, että ne edistävät ja tukevat EU:n autoteollisuuden pitkän aikavälin kilpailukykyä.

Komissio aikoo tarkastella **erityisten alkuperäsääntöjen** määrittämistä sähköajoneuvojen ekosysteemiä koskevissa **kaupan suojatoimenpiteissä** keinona estää epäterveitä käytäntöjä harjoittavia toimijoita perustamasta laitoksia kolmansiin maihin ja erityisesti niihin maihin, joilla on etuuskohteluun perustuva pääsy EU:n markkinoille.

Kaupan suojatoimet

Komissio otti Kiinasta peräisin olevien sähköajoneuvojen tuonnissa käyttöön tasoitustullit puuttuakseen epäterveisiin kauppatapoihin, ja se on edelleen valmis käynnistämään toimenpiteiden kiertämistä koskevan tutkimuksen, jos se saa riittävästi näyttöä toimenpiteiden tehokkuutta heikentävistä käytännöistä. Lisäksi komissio on tukien vastaisen perusasetuksen mukaisesti edelleen valmis jatkamaan yhteistyötään yksittäisten tuottajien kanssa Kiinasta peräisin oleviin akkukäyttöisiin sähköajoneuvoihin sovellettavien tasoitustoimenpiteiden hintasitoumusten osalta.

Komissio on myös sitoutunut hyödyntämään **kaupan suojatoimia** sekä **ulkomaisia tukia koskevaa asetusta** epäterveiden käytäntöjen tutkimiseksi pidemmällä toimitusketjussa, tarvittaessa myös akkujen ja osien segmentillä.

Vahvistetaan ulkomaisten sijoitusten vaikutusta Euroopan kilpailukykyyn

Komissio pyrkii varmistamaan, että ulkomaiset sijoitukset autoalalla tukevat paremmin EU:n teollisuuden pitkän aikavälin kilpailukykyä, sen teknologista huippuosaamista ja taloudellista häiriönsietokykyä sekä auttavat luomaan EU:hun laadukkaita työpaikkoja. Siksi **komissio ehdottaa yhteistyössä jäsenvaltioiden ja teollisuuden kanssa edellytyksiä Eurooppaan suuntautuville autoteollisuuteen kohdistettaville ulkomaisille sijoituksille, jotta niiden lisäarvoa EU:lle voidaan edelleen lisätä**. Edellytyksiin voisivat kuulua esimerkiksi yhteisyritysvaatimukset, ylempään yritysjohtoon liittyvät vaatimukset, EU:n teollisuuden tarpeita tukevien sopimusten helpottaminen (kuten ostosopimukset tai lisenssipalvelut ja rojaltisopimukset ulkomaisten kumppanien kanssa), teknologian tai immateriaalioikeuksien lisensointi taikka sitoumukset toimittaa kriittisiä tuotantopanoksia. Yksi painopistealoista on akkujen toimitusketju.

Samalla kun ulkomaisia sijoituksia koskeva työ on käynnissä, komissio ja jäsenvaltiot varmistavat, että ulkomaisia suoria sijoituksia käytetään lisäarvon luomiseen Euroopassa

erityisesti silloin, kun on kyse julkisesta rahoituksesta. Tässä edellytetään selkeitä ehtoja, jotka auttavat kuromaan umpeen tuotannon taitotiedon ja asiantuntemuksen vajeen muun muassa teollis- ja tekijänoikeuksia ja osaamisen siirtoa koskevien tehokkaiden mekanismien sekä EU:sta rekrytoitavan henkilöstön ja paikallisten toimitusketjujen avulla.

Yksinkertaistamispaketti

Nykyinen sääntelykehys lisää ennustettavuutta ja auttaa saavuttamaan yhteiset julkisen politiikan tavoitteet. Se ei kuitenkaan saisi aiheuttaa kohtuutonta rasitetta ja kustannuksia teollisuudelle, erityisesti toimitusketjussa ja jälkimarkkinoilla toimiville pk-yrityksille. Sääntelyn yksinkertaistamisohjelman yhteydessä komissio ryhtyy sidosryhmiä kuullen toimiin **autoteollisuuden sääntelyn yksinkertaistamista koskevan paketin** laatimiseksi parantamalla eri sääntelyvaatimusten johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä. Lisäksi komissio on sitoutunut uusia lainsäädäntöehdotuksia tehdessään antamaan teollisuudelle riittävästi aikaa ottaa nämä moottoriajoneuvoja koskevat uudet sääntelyvaatimukset huomioon tuotekehityksessä. Moottoriajoneuvojen hyväksyntää ja markkinaavalvontaa koskevan asetuksen (eli tyyppihyväksyntälainsäädännön) arvioinnissa vuonna 2026 keskitytään erityisesti yksinkertaistamismahdollisuuksiin.

Moottoriajoneuvoja koskevan sääntelykehysten täytäntöönpano on tärkeää, jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset ja välttää sovellettavien EU:n sääntöjen kiertäminen kautta linjan. Tämä on ensisijaisesti kansallisten tyyppihyväksyntäviranomaisten vastuulla, mutta komissio tekee yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa sääntelykehysten mahdollisten puutteiden korjaamiseksi esimerkiksi ajoneuvojen yksittäishyväksyntäjärjestelmissä.

Lippulaivat:

Tutkitaan edellytyksiä Eurooppaan suuntautuville autoteollisuuteen kohdistettaville ulkomaisille sijoituksille, myös silloin, kun kyseessä on julkinen rahoitus.

Yksinkertaistetaan sääntelyä.

Muut toimet:

Jatketaan vapaakauppasopimusneuvotteluja ja molempia osapuolia hyödyttäviä kansainvälisiä kumppanuuksia EU:n autoteollisuuden markkinoille pääsyn ja hankintamahdollisuuksien parantamiseksi.

Kehitetään edelleen yhteistyötä puhtaan kaupan ja investointikumppanuuksien sekä strategisten kumppanuuksien avulla akkumineraalien paremman saatavuuden varmistamiseksi.

Tehdään teollisuuden ja jäsenvaltioiden kanssa yhteistyötä, joka koskee etuuskohteluun oikeuttaviin alkuperäsääntöihin vapaakauppasopimusten yhteydessä sovellettavaa lähestymistapaa.

Tarkastellaan erityisten alkuperäsääntöjen määrittämistä sähköajoneuvojen ekosysteemiä koskevissa kaupan suojatoimissa.

Seurataan Kiinasta peräisin olevien sähköajoneuvojen tuontia koskevan tukien vastaisen toimenpiteen soveltamista ja toteutetaan toimenpiteiden kiertämistä koskeva tutkimus, jos se on perusteltua.

Hyödynnetään kaupan suojatoimia sekä ulkomaisia tukia koskevaa asetusta, jotta voidaan tarvittaessa puuttua epäterveisiin käytäntöihin akkujen ja osien segmenteissä.

3. Päätelmät ja seuraavat vaiheet

Komissio tiedottaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tästä toimintasuunnitelmasta ja ehdotetuista toimista ja kehottaa niitä toteuttamaan ehdotetut kohdennetut muutokset nopeasti.

Tämä toimintasuunnitelma perustuu autoteollisuuden yrityksiltä, elinkeinoelämän järjestöiltä, kansalaisyhteiskunnan edustajilta ja tutkijoilta vuoropuhelujen ja pyöreän pöydän keskustelujen sekä avoimen julkisen kuulemisen⁶ aikana kerättyyn arvokkaaseen palautteeseen. Ehdotettujen toimenpiteiden huolellinen seuranta ja nopea täytäntöönpano on nyt äärimmäisen tärkeää. Komissio jatkaa yhteistyötä sidosryhmien kanssa järjestämällä säännöllisiä vuoropuheluja, jotta voidaan vaihtaa näkemyksiä suunnitelmassa esitettyjen lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimenpiteiden täytäntöönpanosta sekä kerätä palautetta ja tietoa markkinoiden viimeaikaisesta kehityksestä.

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