Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
C-sarja

C/2025/3166

20.6.2025

Päätöslauselma – Alueellisen ulottuvuuden vahvistaminen Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman täytäntöönpanossa

(C/2025/3166)

EUROOPAN ALUEIDEN KOMITEA (AK), joka

OTTAA HUOMIOON

- komission tiedonannon Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma ([1]),

1. on tyytyväinen siihen, että Euroopan komissio haluaa tukea autoteollisuuden siirtymää kohti puhdasta liikkumista ja digitalisointia ja parantaa alan kilpailukykyä ja on siksi julkaissut Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman.

2. pitää valitettavana sitä, ettei toimintasuunnitelmassa ole otettu huomioon alueellista ulottuvuutta eikä ehdotettuihin toimenpiteisiin sisälly paikkalähtöisiä ratkaisuja, vaikka Euroopan alueiden komitean näkemykset saivat huomiota kuulemisprosessissa.

3. toteaa, että henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevaa asetusta aiotaan tarkistaa jo vuonna 2025. Autoteollisuudelle voidaan tuoda joustavuutta tekemällä asetukseen kohdennettuja tarkistuksia, joilla varmistetaan samalla EU:n yleisiin ilmastotavoitteisiin pyrkiminen pragmaattisella tavalla ja määrätietoisen teollisuuspolitiikan soveltaminen. Komitea pitää tarkistusta kuitenkin riittämättömänä autoteollisuuden kriisin ratkaisemiseen ja sääntelyvarmuuden turvaamiseen.

4. varoittaa, että lainsäädäntöön tehtävät jatkuvat mukautukset estävät ennustettavuuden EU:n teollisuudelle, haittaavat teollisuuden muutosprosessia ja saattavat heikentää Euroopan autoteollisuuden kilpailuetua maailmanmarkkinoilla. Komitea pelkää erityisesti sitä, että tällaiset muutokset saattaisivat vaarantaa EU:n sitoumuksen, joka koskee autoteollisuuden sähköistämistä sekä uusien henkilö- ja pakettiautojen päästöttömyyden saavuttamista vuoteen 2035 mennessä. Jotta tulevat haasteet voidaan ratkaista tehokkaasti, on pidettävä päättäväisesti kiinni sovituista tavoitteista ja vahvistettava suunnitelman alueellista ulottuvuutta.

5. kehottaa komissiota omaksumaan hiilidioksidipäästöjä koskevan asetuksen uudelleentarkastelussa asteittaisemman lähestymistavan ja ottamaan perusperiaatteeksi täyden teknologianeutraaliuden, kuten puheenjohtaja Ursula von der Leyen on korostanut, ja esittämään asetuksen tarkistuksen mahdollisimman pian.

6. panee merkille myös päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon liittyvät teknologia- ja markkinarajoitukset ja kehottaa komissiota harkitsemaan raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen uudelleentarkastelun aikaistamista ja joustomahdollisuuksia samaan tapaan kuin henkilö- ja pakettiautojen kohdalla.

7. varoittaa, että säädöksiin tehtävät muutokset aiheuttavat epävakautta, haittaavat ennustettavuutta ja teollisuuden edistymistä ja asettavat siten Euroopan autoteollisuuden epäedulliseen kilpailuasemaan.

8. painottaa, että EU:lla ei ole johdonmukaista autoteollisuuspolitiikkaa, kuten Draghin raportissa ([2]) todetaan, ja peräänkuuluttaa autoalalle läpileikkaavaa eurooppalaista siirtymästrategiaa, jotta tämän Euroopan vauraudelle ja kasvulle elintärkeän teollisuudenalan tulevaisuus saadaan turvattua.

9. kehottaa tukemaan vähäpäästöisiä käyttövoimaratkaisuja johdonmukaisesti ja teknologianeutraalisti. Sähköisen liikenteen ohella myös vetykäyttöisiä ajoneuvoja, synteettisiä polttoaineita ja lataushybridejä on yhtä lailla pidettävä vaihtoehtoisina keinoina vähentää hiilidioksidipäästöjä. Jotta kaikenlaisen teknologian kehittämiselle olisi oikeudenmukaiset edellytykset, sääntelyn on oltava innovointimyönteistä.

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

10. korostaa, että kansainvälinen kilpailu asettaa EU:lle yhä enemmän paineita tehostaa toimiaan kestäväpohjaisten ratkaisujen kehittämiseksi autoteollisuuden käyttöön. Komitea tähdentää, että ennen kaikkea transatlanttisissa suhteissa tapahtuvien geopoliittisten ja kauppapoliittisten muutosten vuoksi tarvitaan pikaisia täydentäviä toimia muun muassa sähköpolttoaineiden, biopolttoaineiden ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämiseksi, jotta siirtymä voi onnistua ilman että alan kilpailukyky vaarantuu.

11. on tyytyväinen siihen, että koheesiopolitiikan väliarviointia koskevassa tiedonannossa ([3]) tunnustetaan autoteollisuudesta riippuvaisten alueiden kohtaamat moninaiset haasteet.

12. toteaa, että henkilö- ja pakettiautojen sähköistäminen on edelleen tehokkain keino saavuttaa autoteollisuuden hiilineutraalius, ja se on keskeinen maailmanlaajuista kilpailukykyä edistävä tekijä.

Latausinfrastruktuuria on tarpeen laajentaa ja parantaa, jotta voidaan varmistaa sen kattavuus, saavutettavuus ja luotettavuus niin, että se pystyy vastaamaan kasvavaan kysyntään. Komitea pitää siirtymän tukemisen kannalta tärkeänä, että lataamisesta tulee pitkällä aikavälillä edullisempaa.

13. painottaa, että autoteollisuuden siirtymän onnistumisella on ratkaiseva merkitys autoteollisuusalueiden pitkän aikavälin houkuttelevuudelle, kuten AK:n tuoreessa tutkimuksessa autoteollisuusalueiden tilanteesta ja tulevista haasteista ([4]) todetaan.

14. katsoo, että paikallis- ja alueviranomaiset on tärkeää ottaa mukaan EU:n laajuisen vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin suunnitteluun ja toteuttamiseen, sillä infrastruktuuri on keskeinen tekijä Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyn kannalta. Komitea kannustaakin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksiin infrastruktuurin kehittämisen vauhdittamiseksi. Tätä varten on yksinkertaistettava lupamenettelyjä ja tarjottava taloudellisia kannustimia ja varmistettava siten tasapuolinen saatavuus ja kohtuuhintaisuus.

15. pitää tärkeänä, että autoteollisuusalueet ja alueelliset autoteollisuusklusterit otetaan mukaan oikeudenmukaisen siirtymän toteuttamiseen ja että niiden näkemyksiä ja ratkaisuehdotuksia kuullaan. AK on perustanut hiljattain autoteollisuusalueiden allianssin (ARA) ajamaan niiden etuja EU:n tasolla.

16. muistuttaa, että henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen mukaan ARAn tehtävänä on Euroopan komission kumppanina yksilöidä mahdolliset rahoitusvajeet, jotka uhkaavat oikeudenmukaisen siirtymän toteutumista alueilla, joihin vihreän ja digitaalisen siirtymän seuraukset kohdistuvat voimakkaimmin.

17. suhtautuu myönteisesti autoteollisuuden arvoketjujen tulevaisuudesta äskettäin tehtyyn OECD:n tutkimukseen ([5]), jossa korostetaan alueiden keskeistä roolia suorien ulkomaisten investointien houkuttelemisessa ja yhteyksissä pk-yrityksiin, ja painottaa, että autoteollisuusalueet ja alueelliset autoteollisuusklusterit tarjoavat monenlaisia ratkaisuja, jotka ulottuvat sosiaalisesta tuesta ja työntekijöiden koulutusmahdollisuuksista innovaatioekosysteemien tukemiseen ja tulevaisuuteen suuntautuneen teollisuus- ja liikennepolitiikan suunnitteluun.

18. suhtautuu myönteisesti Euroopan komission suunnitelmaan perustaa eurooppalainen verkottuneiden ja autonomisten ajoneuvojen allianssi, jonka avulla on tarkoitus edistää verkottuneisiin ja autonomisiin ajoneuvoihin tarvittavien laitteisto- ja ohjelmistokomponenttien kehittämistä ja tuotantoa ja siten huolehtia Euroopan kilpailukyvyn ja häiriönsietokyvyn turvaamisesta. Komitea kehottaa Euroopan komissiota ottamaan autonomisia ajoneuvoja koskevan kattavan sääntelykehyksen kehittämisen yhteydessä huomioon myös aluetason kokemukset ja huolenaiheet.

19. huomauttaa, että komission taloudellisessa katsauksessa *Mapping the impact of industrial decline on European regions* ([6]) tunnustetaan autoteollisuusalueiden allianssin tärkeä rooli teollisuuden taantuman vaikutusten kartoittamisessa autoteollisuusalueilla ja sen hyödyllisyys pyrittäessä tekemään tietoon perustuvia poliittisia päätöksiä siitä, mihin EU:n varoja kohdennetaan.

([3]) *A modernised Cohesion policy: The mid-term review*, COM(2025) 163 final.
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions*, AK:n tutkimus.
([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. tähdentää, että autoalalla on monissa jäsenvaltioissa keskeinen rooli valmistusteollisuudessa ja että monilla alueilla, joille on muodostunut autoalan klustereita, autojen kokoamisella ja koko toimitusketjulla on avainasema talouskasvun, työpaikkojen tarjoamisen ja tutkimus- ja kehitysinvestointien kannalta. Komitea painottaa, että vaikutukset ulottuvat paljon laajemmalle kuin vain alueisiin, missä autoja valmistetaan. Ne kohdistuvat usein jopa voimakkaammin niihin alueisiin, joilla sijaitsee autonvalmistuksen alihankintateollisuuden tuotantolaitoksia.

21. kehottaa lisäämään oikeudenmukaisen siirtymän rahoitusta EU:n seuraavassa pitkän aikavälin budjetissa erityisesti vahvistamalla koheesiopolitiikkaa, jolla tasataan alueellisia eroja ja edistetään paikkalähtöisiä ratkaisuja. Näin varmistetaan, että tuki vastaa kunkin alueen erityistarpeita ja etenkin niiden alueiden tarpeita, joihin ilmastoneutraaliuteen siirtyminen vaikuttaa eniten.

22. vaatii alueellisten innovaatioekosysteemien tukemista voimakkaammin erityisesti älykkään erikoistumisen strategioiden kautta ja toteuttamalla toimia, joilla edistetään yhteistyötä arvoketjun eri vaiheisiin osallistuvien autoteollisuusalueiden välillä.

23. kehottaa edistämään paikallisesti tuotettujen komponenttien hankintaa hiilidioksidipäästöjen ja hiilijalanjäljen pienentämiseksi ja kannustamaan siihen, että yrityksille tarkoitettuihin taloudellisen tuen välineisiin sisällytetään arviointikriteerejä, joilla edistetään hankintojen tekemistä EU:hun sijoittautuneilta toimittajilta.

24. kehottaa paitsi yksinkertaistamaan sääntelyä myös muuttamaan alan tukivaatimuksia, jotta investoimista Euroopan autoteollisuuteen voidaan edistää ja lisätä.

25. pitää välttämättömänä kattavien täydennys- ja uudelleenkoulutusohjelmien toteuttamista autoteollisuusalan nykyisten ja tulevien työntekijöiden osaamisen ja asiantuntemuksen parantamiseksi. Aloitteilla olisi vastattava autoteollisuuden muuttuviin tarpeisiin, ja niiden olisi autettava paikkaamaan työvoimapulaa ja löytämään ratkaisuja ikääntyvän työvoiman haasteisiin. Tämä koskee myös ajoneuvojen huolto- ja korjausalaa, jota teknologisen siirtymän vuoksi uhkaa merkittävä rakenteellinen supistuminen.

26. painottaa tutkimuksen ja innovoinnin tärkeyttä autoteollisuuden tulevan kilpailukyvyn kannalta ja kehottaakin osoittamaan EU-tasolla nykyistä enemmän rahoitusta sekä huippu- että perustutkimukseen.

27. kehottaa käymään oikeudenmukaisesta siirtymästä alueellista vuoropuhelua, joka tukeutuu työmarkkinaosapuolten ja kaikkien hallintotasojen viranomaisten vahvaan kumppanuuteen, jotta saataisiin laadittua paikkalähtöisiä ratkaisuja.

28. kehottaa käynnistämään täytäntöönpanoa koskevan vuoropuhelun autoteollisuusalueiden kanssa ja sitä kautta luomaan ohjatun foorumin, jolla autoteollisuusalueet ja alueelliset autoteollisuusklusterit voivat keskustella komission kanssa parhaista käytännöistä ja vaikuttaa toimintasuunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden täytäntöönpanoon.

29. painottaa, että AK, joka on perustanut autoteollisuusalueiden allianssin ja alueidenvälisen ryhmän ”autoteollisuuden tulevaisuus” ja jolla on yhteyksiä autoteollisuusalan osaamisyhteenliittymän (ASA) sekä Euroopan puolijohdealueiden allianssin (ESRA) työhön, on valmis antamaan käyttöön paikallisen ja alueellisen asiantuntemuksensa toimintasuunnitelman täytäntöönpanosta komission kanssa käytävien keskustelujen sujuvoittamiseksi, jotta autoteollisuuden siirtymä olisi varmasti tasapainoinen ja osallistava ja jotta voitaisiin saavuttaa yhteiset tavoitteet ja edistää tavoitteisiin sitoutumista autoteollisuuden tulevaisuudesta käytävän strategisen vuoropuhelun puitteissa.

Bryssel 3. huhtikuuta 2025.

Euroopan alueiden komitean
puheenjohtaja
Kata TÜTTŐ