

Teollinen toimintasuunnitelma eurooppalaiselle ajoneuvosektorille

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 5.3.2025 tiedonannon ”Teollinen toimintasuunnitelma eurooppalaiselle ajo-neuvosektorille” (KOM (2025) 95 final, jäljempänä ”tiedonanto” tai ”autoteollisuuden toiminta-suunnitelma”). Samassa yhteydessä komissio antoi myös tiedonannon ”Yritys-ajoneuvokantojen vähähiilistäminen” (KOM (2025) 96 final), josta laaditaan erillinen E-kirje. Komissio antoi 1.4.2025 tiedonannon mukaisesti ehdotuksen (KOM (2025) 136 final) henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksen muuttamisesta lisäjoustavuuden lisäämiseksi valmistajien CO2-päästöstandardien noudattamiseen uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille kalenterivuosi 2025-2027. Tähän ehdotukseen muodostetaan kannat erillisessä prosessissa. Lisäksi valmistelussa on E-kirje Puhtaan teollisuuden ohjelmasta (KOM (2025) 85).

Komissio esitteli autoteollisuuden toimintasuunnitelman AOB- asiana kilpailukykyneuvostossa 12.3.2025 ja neuvoston kilpailukyky- ja kasvutyöryhmässä (teollisuus) 13.3.2025. Tarkemmasta jatkokäsittelystä ei ole tässä vaiheessa tietoa. Tiedonanto ei sisällä yksittäisten ehdotusten yksityiskohtia. Suomen kannat tiedonannossa ehdotettuihin tarkempiin aloitteisiin muodostetaan niiden antamisen jälkeen.

Suomen kanta

Suomi pitää komission tiedonantoa tervetulleena ja suhtautuu myönteisesti tiedonannon kokonaisvaltaiseen lähestymistapaan ja tavoitteenasetteluun.

Suomi korostaa avoimen, sääntöperustaisen ja vastuullisen kansainvälisen kaupan merkitystä Euroopan kilpailukykyä. (E 58 /2023 vp) Edistetään kriittisten raaka-aineiden saatavuutta kauppasopimusten ja raaka-aineisiin liittyvien kumppanuuksien kautta. (VNS 4/2024 vp)

Suomi tukee uusien puhtaan kaupan ja puhtaiden investointien (CTIP) kumppanuuksien muodostamista. Suomi tukee toimitusketjuysteistyön vahvistamista samanmielisten kumppanien kanssa.

Suomi katsoo sääntely-yhteistyön samanmielisten kumppanien kanssa tärkeäksi. Tavoitteena on sääntelyn yhtenäistäminen ja yksinkertaistaminen. (VNS 4/2024 vp)

Suomi painottaa, että tuontisuoja-toimien soveltaminen on kannatettavaa vain rajatuissa tapauksissa. Kriteerien täytyessä Suomi tukee tasoitustullien toimeenpanoa ja pitää tuontisuoja-toimenpiteiden kiertämiseen puuttumista hyvänä. Sähköautojen osalta Suomi kannattaa dialogia komission ja kiinalaisten valmistajien välillä.

Suomi kannattaa sitä, että alkuperän joustavan kumulaation mahdollisuutta vapaakauppasopimuksissa selvitetään.

Suomi pitää tärkeänä digitalisaation, teknologianeutraaliuden, innovaatioiden, puhtaan liikkuamisen, osaamisen ja sosiaalisen ulottuvuuden edistämistä kokonaisvaltaisesti huomioiden kaikki liikenteen ekosysteemin toimijat ja kaikki autoteollisuuden arvoketjuissa mukana olevat toimijat. Olisi tärkeää huomioida vahvemmin myös ajoneuvojen valmistajista riippumattomien toimijoiden toimintaedellytykset. Suomi pitää lisäksi kannatettavana toimenpiteitä, jotka nopeuttavat innovaatioiden markkinoille pääsyä ja edistävät uusien teknologioiden käyttöönottoa ajoneuvosektorilla huomioiden uuden teknologian vaikutuksen liikenteen kustannuksiin. Tavoitteena on oltava, että uudet teknologiat ovat edullisempia ja ympäristön kannalta kestävämpiä kuin aikaisemmat ratkaisut. Lisäksi on tärkeää edistää yleistä datan, kyberturvallisuuden pilvipalvelujen, reunalaskennan ja tulevaisuuden viestintäteknologioiden huippuosaamista ajoneuvosektorin käyttötapauksissa myös tutkimusrahoituksella.

Suomen näkökulmasta on tärkeää, että markkinoille tulisi hankintakustannuksiltaan kohtuullisia, laajalle väestönosalle saavutettavissa olevia uusia vähäpäästöisempiä autoja. Autokannan nykyistä ripeämpi uusiutuminen alentaisi ajoneuvojen käyttökustannuksia, parantaisi turvallisuutta sekä vähentäisi päästöjä.

Suomi pitää kannatettavana toimenpiteitä, joilla komissio pyrkii edistämään verkottuneiden ja automaattisten ajoneuvojen kehitystä Euroopassa. Suomi pitää oikeansuuntaisena autonomisen ajamisen sisämarkkinoiden edistämiseen tähtääviä toimenpiteitä ja EU-tasoisien lähestymistavan tarkastelua automaattiajamisen edistämiseksi.

Suomi näkee hyödylliseksi mahdolliset toimet ajoneuvodatan laajan hyödynnettävyyden vahvistamiseksi.

Suomi pitää liikennejärjestelmän kyberturvallisuuden vahvistamista tärkeänä. Suomi kannattaa unionin tasolla tehtäviä yhteisiä toimia kyberturvallisuuden teknisten ja strategisten riskien hallitsemiseksi liikennejärjestelmässä. Kyberturvallisuuden edistämiseen tähtäävää työtä tulisi jatkaa tukahduttamatta innovaatioita.

Suomi pitää tärkeänä Euroopan teknologisen aseman ja edelläkävijyyden vahvistamista liikennejärjestelmän toimitusketjuissa, sekä kriittisten riippuvuuksien vähentämistä taloudellisen turvallisuuden näkökulmasta.

Suomi korostaa, että sitovilla EU-tasoisilla ajoneuvovalmistajien CO₂-raja-arvoilla on muiden mahdollisten ajoneuvojen päästöihin vaikuttavien lainsäädäntöaloitteiden ohella keskeinen merkitys liikenteen päästöjen vähenemiselle ja siten jäsenmaiden taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamiselle. Näin on erityisesti Suomen kaltaisissa jäsenmaissa, jolla on korkeat taakanjakosektorin velvoitteet ja ajoneuvokannan uudistuminen on riippuvaista pitkälti muualla valmistetuista ajoneuvoista.

Suomi näkee komission tavoin riittävän kattavan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kehittämisen edellytykseksi nollapäästöisten ajoneuvojen markkinakasvulle, ja infrastruktuuri-investoinnit ovat siten tarpeellisia sektorin kilpailukyvyille. Suomi

pitää ensisijaisena EU:n toimenpiteenä jakeluinfraassa AFIR-asetuksen toimeenpanon tukemista erilaisten tukiohjelmien tai vastaavien toimien kautta. Suomi voi tuoda esille myös tarpeen tarkastella vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin osalta synergioita ja näiden hyödyntämismahdollisuuksia työkonesektorin kanssa.

Suomi tukee eurooppalaisen akkuarvoketjun vahvistamista ja painottaa kansallisen akkustrategian mukaisesti vastuullisuutta, jäljitettävyyttä ja kierrätystä. Riippuvuuksien vähentämiseksi EU:n tulee edetä myös vaihtoehtojen, biopohjaisten ja uusiutuvien akkumateriaalien käyttöönotossa. Tämän edistämiseksi tarvitaan innovaatioita tukeva ja mahdollistava liiketoimintaympäristö, joka osaltaan tukee myös monialaisten ekosysteemien muodostumista. Akkumateriaaleihin ja koko arvoketjuun liittyvän globaalien ulottuvuuden vuoksi on tärkeää, että yhteistyö strategisten kumppaneiden kanssa mahdollistetaan samalla, kun pyritään kasvattamaan eurooppalaista lisäarvoa. EU:n tulee olla aktiivisesti mukana myös maailmanlaajuisissa yhteisten standardien kehittämistyössä.

Suomi kannattaa komission aiemmin työohjelmassaan ilmoittamaa standardiessentiaali-patentteja (SEP) koskevan ehdotuksen poisvetoa ja pitää hyvänä, ettei asiaa ole sisällytetty autoteollisuuden toimintaohjelmaan.

Suomi tukee yleisesti kiertotalouden kehittämiseen tähtääviä toimia ja sääntelyn johdonmukaisuuden parantamista. Suomi pitää myös tärkeänä huolehtia, että EU:n eri ohjelmat ja säädökset ovat linjassa keskenään eikä niissä ole päällekkäisyyksiä.

Pääasiallinen sisältö

Euroopan autoteollisuus on keskellä nopeaa siirtymää kohti nollapäästöistä liikennettä. Komission mukaan eurooppalainen autoteollisuus on kriittisessä murroksessa, jossa sitä haastavat nopeat teknologiset muutokset ja lisääntyvä kilpailu. Euroopan autoteollisuus uhkaa jäädä jälkeen globaalissa kehityksessä kohti nollapäästöistä liikennettä. Autoteollisuuden toimintaohjelmaa koskevan tiedonannon tarkoituksena on esitellä komission toimenpide-ehdotuksia vastauksena tunnistettuihin merkittäviin autoteollisuuden kilpailukykyyn haasteisiin, kuten riippuvuus raaka-aineista ja epävarmat raaka-aineketjut, liiallinen riippuvuus fossiilisista polttoaineista sekä kasvava epävakaa geopolittinen tilanne. Autoteollisuuden toimintaohjelma rakentuu kilpailukykykompassin (KOM (2025) 30 final) ja Puhtaan teollisuuden ohjelman (KOM (2025) 85 final) sekä komission konsultaatioiden varaan. Tiedonannossa listataan käytännön toimenpiteitä globaalien kilpailukykyyn tukemiseksi ja vahvan eurooppalaisen tuotannon säilyttämiseksi viidellä eri osa-alueella:

1. Innovaatiot ja digitalisaatio
2. Puhdas liikkuminen
3. Kilpailukyky ja toimitusketjujen resilienssi
4. Osaaminen ja sosiaalinen ulottuvuus
5. Markkinoillepääsy, tasapuolinen pelikenttä ja taloudellinen turvallisuus

1. Innovaatiot ja digitalisaatio

Euroopan on palautettava johtoasemansa muutoksessa kohti ohjelmistopohjaisia, tekoälyavusteisesti toimivia, verkottuneita (connected) ja autonomisia ajoneuvoja. Keskeiset ehdotetut toimenpiteet tämän saavuttamiseksi liittyvät autonomiseen ajamiseen, verkottuneiden ajoneuvojen kehittämiseen, tutkimuksen ja innovaatioiden tukemiseen Euroopassa sekä datasääntelyn selkeyttämiseen.

Komissio aikoo edistää autonomista ajamista ja perustaa Eurooppaan nopealla aikataululla vähintään kolme suuren mittakaavan rajat ylittävää testialustaa niihin liittyvine oikeudellisine kehyksineen, sekä eurooppalaisia autonomisen ajamisen käytäviä (European Autonomous Driving Corridors). Autonomisessa ajamisessa pyrkimys on kohti

yhteismarkkinoita (single market), mitä edistetään sääntelyn kehittämisellä. Tarvitaan yhdenmukaisempia puitteita ja EU:n tason hallintoa, jotta voidaan hyötyä yhteismarkkinointamme ja helpottaa verkottuneen ja autonomisen liikkumisen nopeaa käyttöönottoa. Autonomisen ajamisen oikeudellista kehystä kehitetään vuoteen 2026 mennessä ja lisäksi ADS (automated driving system) ja ADAS:n (automated driving assistance system) sääntelyiden kehystä tarkennetaan ja harmonisoidaan.

Autonomisen ajamisen tulevaisuuden keskiössä ovat sirut, ohjelmistot ja tekoäly. Uusien riippuvuuksien, työpaikkojen sekä lisäarvon ulkomaille menettämisen välttämiseksi EU:n on rakennettava omaa teollista kapasiteettiaan puhtaiden, verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen ohjelmistoille ja IT-laitteistoille. Toimijoiden yhteistyön tiivistämiseksi komissio perustaa European Connected and Autonomous Vehicle Alliance- yhteenliittymän. Yhteenliittymä kokoaa yhteen keskeiset Euroopan autoteollisuuden sidosryhmät muokkaamaan seuraavan sukupolven ajoneuvojen kehitystä keskittyen yhteisiin elementteihin, yhteisiin eurooppalaisiin laitteisto- ja ohjelmistorakenteisiin sekä niiden standardointiin. Yhteenliittymän puitteissa tuotetaan toimenpiteitä mm. autonomisen ajamisen edistämiseksi.

Komissio aikoo lisätä ja kehittää tukea innovaatioille ja tutkimukselle Euroopassa. Tukea ohjataan erityisesti seuraavan sukupolven akkuteollisuudelle ja mm. Horisontti Euroopan puitteissa (BATT4EU) budjetoidaan merkittävää taloudellista tukea autoalalle sekä erityisesti akkutuohtantoon. Lisäksi tehdään työtä yksityisen sijoittamisen lisäämiseksi. Kuten kilpailukykykompassissa ja Puhtaan teollisuuden ohjelmassa nostettiin esiin, komissio tekee yhteistyötä EIB:n kanssa TechEU- rahoitusohjelman lanseeraamiseksi tulevaisuuden teknologioiden tukemiseksi (ml. tekoäly sekä akkuteknologia).

Verkottuneet ja digitaaliset tulevaisuuden ajoneuvot luovat merkittäviä uusia tulomahdollisuuksia sekä teollista arvoa ajoneuvodatan osalta. Komissio aikoo julkaista data-asetukseen (EU 2023/2854) liittyvän ohjeistuksen ajoneuvodatasta ja arvioi muita toimenpiteitä, kuten tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen antamista, jotta mahdollistetaan autoteollisuudelle ajoneuvojen yhteysdatasta hyötyminen täysimääräisesti.

Komissio tulee meneillään olevan NIS2 –direktiiviin perustuvan kyberturvallisuuden riskien arvioinnin pohjalta tekemään konkreettisia toimenpiteitä. Samanaikaisesti komissio kehittää yhteistä tilannekuvaa verkottuneita ajoneuvoja koskevista kyberturvallisuusriskeistä sekä keinoja näiden riskien vähentämiseksi. Kyberturvallisuuden osalta komissio työskentelee tiiviisti myös G7- maiden kanssa välttääkseen globaalien markkinoiden edelleen pirstaloitumista.

2. Puhdas liikkuminen

Puhtaan liikenteen markkinat ovat merkittävässä kasvussa. Markkinoilla on keskeinen rooli Euroopan vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Lainsäädännöllä, kuten henkilö- ja pakettiautoille annettuja CO2 raja-arvoja koskevalla asetuksella (EU 2019/631), luodaan toimintaympäristöön varmuutta. Akkukäyttöisten ajoneuvojen kysyntä on kuitenkin ollut odotettua matalampaa, mikä voi johtaa seuraamuksiin eurooppalaisille valmistajille. Tästä syystä komissio tulee ehdottamaan muutosta CO2-raja-arvoasetukseen henkilö- ja pakettiautoille. Muutos antaa valmistajille mahdollisuuden kompensoida vuoden 2025 CO2-tavoitteiden vajeen vuosina 2025–2027. Tarkoitus on varmistaa alan investointikyky alentamatta asetuksen tavoitetasoa.

Komissio tavoittelee Euroopassa erilaisin rahoitustoimin nollapäästöisten ajoneuvojen kysynnän kasvattamista, myös yritysten ajoneuvokannoissa ja vähätuloisten käyttäjien keskuudessa. Osana tätä komissio mm. saattaa voimaan vuoden 2025 ensimmäisen neljänneksen aikana suositukset liikenneköyhyyden vähentämiseksi ja on lisäksi aloittanut työn lakialoitteen antamiseksi yritysajoneuvokantojen vähähiilisyyden saavuttamiseksi (tiedonanto yritysajoneuvokannan vähähiilistämiseksi KOM (2025) 96). Tulevina

kuukausina annetaan muutosehdotus Eurovinjettidirektiiviin (EU 1999/62/EY) sekä päätetään neuvottelut ns. mitta- ja massadirektiivistä.

Lataus- ja jakeluinfrastruktuurin käyttöönoton edistäminen henkilö- ja tavaraliikenteessä on keskeistä nollapäästöisten ajoneuvojen kannan kasvattamiseksi. Komissio aikoo tarjota jäsenvaltioille teknistä tukea EU:n jakeluinfra-asetuksen (EU 2023/1804) ja rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EU 2024/1275) tavoitteiden saavuttamiseksi. Verkkojen Eurooppa -välineessä on vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin edistämiseksi varattu vuosille 2025 ja 2026 yhteensä 570 miljoonan euron rahoitus. Kestävän liikenteen investointisuunnitelmassa komissio aikoo tehdä lisäehdotuksia jakeluinfran rahoittamisen esteiden poistamiseksi.

Komissio tunnistaa raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun edistämisen tärkeäksi kehittämiskohteeksi ja aikoo yhdessä jäsenvaltioiden kanssa edistää eurooppalaisia puhtaan liikenteen käytäviä, joiden varrella olisi raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko. Puhtaan liikenteen käytäviä koskeva aloite on osa kilpailukykykompassin toimeenpanoa ja se sisältää mm. luvituksen helpottamista.

Komissio on tunnistanut, että liittynät sähköverkkoon ovat usein latausinfrastruktuurin rakentamisen pullonkauloja. Tähän haasteeseen pyritään vastaamaan mm. antamalla keuhkoon 2025 mennessä ohjeistus rahoituksen suuntaamiseksi sähköverkkoliitännöitä koskeviin projekteihin. Komissio kannustaa jäsenmaita myös edistämään älykästä ja kaksisuuntaista latausta olemassa olevan EU-sääntelyn ja verotuksen keinoin.

Vuonna 2026 komissio aikoo antaa ehdotuksen AFIR-asetuksen uudistamisesta. Ehdotuksessa kiinnitettäisiin huomiota julkisten latauspaikkojen hintojen avoimeen saatavuuteen kuluttajille.

3. Kilpailukyky ja toimitusketjujen resilienssi

Komission mukaan Euroopan autoteollisuus on vaarassa menettää merkittäviä markkinaosuuksia, koska Euroopan kilpailukyky päästöttömien ajoneuvojen teknologian ja tuotantokapasiteetin suhteen on rajallinen. On tärkeää varmistaa eurooppalaisen autoteollisuuden kilpailukyky ja erityisesti materiaalien saatavuus. Tähän tarkoitukseen komissio tulee antamaan kokonaisvaltaisen tukipaketin (nk. "Battery Booster"). Osana tukipakettia akkuteollisuutta tuettaisiin innovaatorahaston (innovation fund) kautta. Tarkoitus on muun muassa antaa suoraa tukea akkutuottajille, esimerkiksi tarvittavia helpotuksia uuden puhtaan teollisuuden valtiontukikehyksen kautta, erityisesti riittävästä valmistuskapasiteetista varmistumiseksi.

EU:n alueella myytävälle akuille ja sähköautojen osille esitetään vaatimuksia eurooppalaisesta alkuperästä. Asiaa tarkastellaan hiilestä irtautumisen kiihdyttämistä koskevassa säädösehdotuksessa (Industrial Decarbonisation Accelerator Act) sekä kiertotaloussäädöksessä (Circular Economy Act). Komissio aikoo tarkastella myös muita keinoja eurooppalaisen akkutuotannon tukemiseksi.

Akkumateriaalien saatavuuteen tarvitaan vakautta. Komissio tulee antamaan maaliskuussa 2025 kriittisten raaka-aineiden turvatun ja keuhkovan tarjonnan varmistamiseksi annetun asetuksen (EU 2024/1252) kautta listan strategisista projekteista, jotka kattavat erityisesti akkumateriaalien tuotannon arvoketjun kaikissa vaiheissa. Komissio katsoo lisäksi, että akkumateriaalien ja niiden jalostamisen projekteja koskevia lupaprosesseja tulee suoraviivaistaa.

Komissio aikoo kehittää autoteollisuuden toimitusketjujen kiertotaloutta. Mahdollisuuksia romuajoneuvojen ja akkujen kierrätyslaitosten rahoitustukeen tullaan selvittämään. Komissio aikoo myös aloittaa tiedonkeruun markkinatoimijoilta materiaalien kierrätykseen liittyvien teollisuuden yhteistyömahdollisuuksien selvittämiseksi. Ajoneuvojen

kiertotalousasetuksen yhteispäätösmenettelyn nopea loppuunsaattaminen edistäisi autoteollisuuden kiertotaloutta.

4. Osaaminen ja sosiaalinen ulottuvuus

Viime-aikaiset epävarmuudet niin geopolittisesti kuin maailmantaloudessa ovat vaikuttaneet autoteollisuuteen ja erityisesti alan työllisyyteen. Euroopassa on jo käynnissä useita aloitteita, jotka pyrkivät vastaamaan sosiaalisiin haasteisiin, ml. osaamisen kehittäminen, erityisesti Euroopan sosiaalirahasto plussan (ESF+) sekä Euroopan globaalin rahaston (EGR) kautta. Lisätoimina komissio aikoo aloittaa eurooppalaisen oikeudenmukaisen siirtymän seurantakeskus- aloitteen (European Fair Transition Observatory) kehittämään ja kokoamaan tietoa erityisesti työllistymissuuntauksista Euroopan autoteollisuuden arvo- ketjun eri vaiheissa.

Tuen antamiseksi työntekijöille komissio tulee vuoden 2025 aikana ehdottamaan kohden- nettua muutosta Euroopan globalisaatiorahasto työttömiksi jääneille työntekijöille (EGR)- asetukseen (EU 2021/691) sen tekemiseksi nopeammaksi ja laajemmaksi. Lisäksi komis- sio tulee ehdottamaan muutoksia ESF+ asetukseen. Alakohtaisen osaamisen kehyyket, jotka tukevat Puhtaan teollisen kehyyksen ohjelman mahdollistamista, tullaan vahvista- maan muun muassa myöntämällä Erasmus+:n kautta enintään 90 miljoonan euron rahoit- tus.

5. Markkinoillepääsy, tasapuolinen pelikenttä ja taloudellinen turvallisuus

Autoteollisuuden globaalin luonteen huomioiden komissio ehdottaa toimia parantaakseen markkinoillepääsyä kolmansissa maissa, tasatakseen pelikenttää suhteessa unionin ul- kopuolisiin kilpailijoihin sekä tarkoituksenmukaistaakseen sääntely-ympäristöä.

Komissio arvioi vapaakauppasopimusten autoteollisuutta koskevien osioiden tehok- kuutta. Kauppakumppaneiden suuntaan komissio edistää sääntelyn yhdenmukaistamista kansainvälisten standardien pohjalta. Komissio hyödyntää myös muita keinoja autoteolli- suuden auttamiseksi, ml. vastavuoroista tunnustamista koskevat sopimukset; strategiset kumppanuudet kriittisten raaka-aineiden (etenkin akkumateriaalien) sekä puhtaan kaupan ja puhtaiden investointien saralla; ja neuvottelee vapaakauppasopimuksia ja kumppa- nuuksia markkinoillepääsyn ja raaka-aineiden saatavuuden parantamiseksi.

Komissio kuulee jäsenvaltioita ja toimialaa alkuperäsääntöihin omaksuttavasta lähesty- mistavasta, mm. alkuperän kumulaation näkökulmasta. Lisäksi komissio tutkii mahdolli- suutta määritellä sähköautoekosysteemille räätälöidyt alkuperäsäännöt, jotka estäisivät kaupansuojatoimien kiertämisen kolmansien maiden kautta.

Komissio otti käyttöön tasoitustullit kiinalaisten sähköhenkilöautojen tuontia vastaan ta- voitteenä puuttua epäreiluun kauppaan ja on edelleen valmis käynnistämään kiertämis- tutkinnan, jos kiertämisestä on riittävästi todisteita tullien vaikutuksen kumoamiseksi. Tätä varten komissio jatkaa tuonnin monitorointia. Lisäksi komissio jatkaa valmiuttaan neuvo- tella yksittäisten tuottajien kanssa minimihintasopimuksista tasoitustulleja koskevan pe- rusasetuksen mukaisesti. Komissio on myös sitoutunut käyttämään tuontisuojainstru- menttia sekä asetusta kilpailua vääristävistä ulkomaista tuista tutkiakseen tarvittaessa epäreiluja toimia toimitusketjujen ylemmillä tasoilla, kuten akkujen ja osien osalta.

Komissio pyrkii varmistamaan, että ulkomaiset investoinnit autoteollisuuteen vahvistavat EU:n teollisuuden kilpailukykyä, teknologista etumatkaa ja taloudellista kestävyyttä sekä luovat laadukkaita työpaikkoja. Ehdot voivat sisältää yhteisyritysvaatimuksia, ylimmän johdon vaatimuksia, lisensointipalveluja ja rojalttisopimuksia, teknologian lisensointia sekä sitoumuksia kriittisten panosten toimittamiseen. Painopistealueena on akkutoimitusketju. Komissio ja jäsenvaltiot varmistavat, että ulkomaisia suoria investointeja käytetään luo- maan lisäarvoa Euroopassa, erityisesti julkisen rahoituksen ollessa mukana.

Sääntelyn yksinkertaistamisen osalta komissio katsoo nykyisen sääntelykehyksen tuovan ennustettavuutta ja auttamaan saavuttamaan yhteiset tavoitteet. Komissio katsoo, ettei kohtuutonta räsitystä ja kustannuksia teollisuudelle tulisi asettaa. Komissio aikoo siksi yksinkertaistaa sääntelyä parantamalla eri sääntelyvaatimusten johdonmukaisuutta. Teollisuudelle tullaan antamaan riittävästi aikaa sopeutua mahdollisiin uusiin vaatimuksiin. Vuonna 2026 arvioidaan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevaa sääntelyä keskittymään mahdollisuuksiin sääntelyn suoraviivaistamiseksi. Sääntelyn täytäntöönpano on tärkeää tasapuolisten kilpailuolosuhteiden varmistamiseksi, ja komissio työskentelee jäsenvaltioiden kanssa mahdollisten sääntelyaukkojen korjaamiseksi.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Kyseessä on komission tiedonanto, joka ei ole oikeudellisesti sitova.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Komission tiedonannon mahdollinen käsittely Euroopan parlamentissa ei ole vielä varmistunut.

Kansallinen valmistelu

E-kirje on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön, ulkoministeriön ja ympäristöministeriön kanssa.

E-kirjeen luonnos on ollut kirjallisesti käsiteltävänä seuraavien jaostojen kirjallisessa menettelyssä 1.4.2025-8.4.2025: Energia- ja Euratom-jaosto (EU21), Liikennejaosto (EU22) ja Ympäristöjaosto (EU23), Kilpailukykyjaosto (EU8), Kauppapoliittinen jaosto (EU2).

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Komission tiedonannolla ei ole suoria vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Taloudelliset vaikutukset

Komission tiedonannolla ei ole suoria taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

KOM 2025 (95) final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Anu Aavamäki-Tortosa, LVM, +358 50 3100 375
Erityisasiantuntija Sara Österberg, LVM, +358 50 5715 019

VAHVA-tunnus

EU/1176/2024

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite