EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.11.2012
COM(2012) 636 final

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

CARS 2020: Kilpailukykyistä ja kestävää eurooppalaista autoteollisuutta koskeva toimintasuunnitelma

SISÄLLYSLUETTELO

1. KESKEINEN TOIMIALA TIENHAARASSA 3

2. CARS 21: TEOLLISUUDENALAN YHTEINEN STRATEGINEN VISIO VUODELLE 2020 4

3. HAASTAVA TALOUDELLINEN TILANNE 6

4. KILPAILUKYKYÄ VAHVISTAVA TOIMINTASUUNNITELMA 7

4.1. Edistyneeseen teknologiaan sijoittaminen ja innovoinnin rahoittaminen 7

Tutkimus, kehitys ja innovaatiot 7

Rahoituksen saanti 9

Hiilidioksidipäästöjen alentaminen 10

Epäpuhtaus- ja melupäästöt 11

Liikenneturvallisuus 13

Vaihtoehtoiset polttoaineet ja infrastruktuuri 13

4.2. Markkinaolosuhteiden parantaminen 15

Vahvemmat sisämarkkinat 15

Järkevä sääntely 16

4.3. Kilpailukyvyn tehostaminen maailmanmarkkinoilla 17

Kauppapolitiikka 18

Kansainvälinen yhdenmukaistaminen 18

4.4. Mukautumisen ennakointi ja rakennemuutosten hoitaminen 20

Inhimillinen pääoma ja taidot 20

Suhtautuminen teollisuuden muutoksiin 21

5. VALVOMINEN JA HALLINTO 22

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

CARS 2020: Kilpailukykyistä ja kestävää eurooppalaista autoteollisuutta koskeva toimintasuunnitelma

Viime kuukausien aikana **Euroopan autoteollisuus on joutunut kamppailemaan yhä vaikeammaksi käyvien aikojen kanssa**, sillä EU:n uusien autojen markkinat ovat heikentyneet viitenä peräkkäisenä vuotena. Tilanne on aiheuttanut joillekin yrityksille **kovia paineita** muuttaa toimintansa rakennetta, ja muutamat valmistajat ovat hiljattain ilmoittaneet kokoonpanotehtaiden sulkemisista sekä niitä seuraavista työpaikkojen menetyksistä. Euroopan teollisuuden on kuitenkin samalla kohdattava **keskipitkän ja pitkän aikavälin haaste** pysyä johtavana tulevaisuuden liikkumista koskevien ratkaisujen tarjoajana erittäin voimakkaan kilpailun hallitsemilla maailmanmarkkinoilla. Näin ollen komissio katsoo, että on kiireesti laadittava toimintasuunnitelma tukemaan autoteollisuutta näiden haasteiden kohtaamisessa.

1. KESKEINEN TOIMIALA TIENHAARASSA

Autoteollisuudella[1] on Euroopan taloudelle **strategista merkitystä**, ja sen tuotteet ja palvelut vaikuttavat Euroopan kansalaisten elämään päivittäin. Ala tuottaa noin **12 miljoonaa suoraa ja välillistä työpaikkaa**, ja sen **myönteinen vaikutus EU:n kauppataseeseen** on varteenotettava. Sen määrä on ollut kasvussa muutaman viime vuoden ajan ja saavuttanut 90 miljardin euron rajan vuonna 2011. Ala on **tutkimuksen ja innovoinnin suurin yksityinen rahoittaja** (28 miljardia euroa vuonna 2009) ja teknologisten innovaatioiden keskeinen kannustaja. Moniin teollisuudenaloihin vahvoin taloudellisin sitein kytkeytyneenä autoteollisuus on tärkeä **talouskasvun edistäjä**. Nämä siteet ulottuvat sekä tuotannon alkupäähän, kuten teräs-, kemian- ja tekstiiliteollisuuteen, että loppupäähän, kuten tieto- ja viestintätekniikan palveluihin sekä korjaus- ja liikkuvuuspalveluihin. Ala tuottaa suurimman osan ajoneuvoista, joita kansalaiset käyttävät omaan liikkumiseensa sekä tavaroiden kuljetukseen. Näin ollen autoteollisuus tulee olemaan **avainasemassa uudessa teollisessa vallankumouksessa**, jonka tavoitteita ovat muun muassa hiilivetyjen asteittainen syrjäyttäminen tärkeimmän energianlähteen asemasta sekä luonnonvarojen tehokkaampi ja kestävämpi käyttö.

Autoteollisuus on saapunut **historialliseen käännekohtaan**: tulevan vuosikymmenen odotetaan johtavan useilla aloilla merkittäviin muutoksiin, jotka todennäköisesti muokkaavat teollisuudenalaa ja sen markkinoita perinpohjaisesti kautta maailman. Ensinnäkin **tuotannon ja kaupan rakenteet ovat muuttumassa**. Siinä missä Euroopan markkinoita pidetään kypsinä, useat EU:n ulkopuolisista markkinoista kasvavat nopeasti muuttaen kauppavirtoja ja autoteollisuuden arvoketjua. Ankara kilpailupaine kasvaa edelleen, ja EU:n yritysten on yhä haastavampaa säilyttää asemansa kotimarkkinoillaan ja kehittää samalla mahdollisuuksiaan

[1] Autoteollisuudella tarkoitetaan koko tuotantoketjua, joka kattaa ajoneuvojen valmistajat, toimittajat, jakelun ja jälkimarkkinoiden palvelut. Tuotteisiin kuuluvat henkilöautot, kevyet ja raskaat hyötyajoneuvot sekä moottoroidut kaksi-, kolmi- ja nelipyörät.

unionin ulkopuolisilla markkinoilla. Toiseksikin **ilmastokysymyksestä tulee entistä kiireellisempi**, ja teknologian kehitykseltä odotetaan jopa aiempaa enemmän. Jotta pitkän tähtäimen tavoitteet kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamiseksi ja ilmanlaadun parantamiseksi toteutuisivat, polttomoottoria parannetaan edelleen, samalla kun käänteentekevää teknologiaa, kuten sähkömoottoria, kehitetään ja otetaan vähitellen käyttöön. Myös perinteisen dieselin ja bensiinin vaihtoehdoiksi käypien kestävämpien polttoaineiden jatkuvan kehittämisen ja jakelun hyväksi on ponnisteltava tuntuvasti. Samaten **liikenneturvallisuuden huomiointi on jatkossakin tärkeää**.

Autoteollisuus on eräs niistä ensisijaisista toimintalinjoista, joiden **investointia uuteen tekniikkaan ja innovaatioihin** tulisi edistää, kuten **EU:n teollisuuspolitiikkaa hiljattain päivittäneessä** komission tiedonannossa[2] on ilmoitettu. Eurooppa 2020 -strategiassa esitetyille älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun tavoitteille lisävauhtia antava tiedonanto peräänkuuluttaa vahvempaa eurooppalaista teollisuutta kasvun sekä talouden elpymisen nimissä. Autoteollisuuden tärkeä osa kasvun ja työpaikkojen sekä niihin liittyvien palveluiden tuottajana on tunnustettu selvästi. Meidän on siis oltava oma-aloitteisia.

Tämä tiedonanto esittelee **toimintasuunnitelman autoteollisuudelle** ja korostaa komission sitoumusta tukea alan kilpailukykyä ja kestävyyttä. Kyseessä on ensimmäinen konkreettinen esimerkki uudistuneen teollisuuspoliittisen visiomme soveltamisesta sektoritasolla, toisin sanoen autoteollisuudessa. Tiedonanto nimeää konkreettisia poliittisia toimia, jotka pohjautuvat vuonna 2010 uudelleen käynnistyneen korkean tason CARS 21 -ryhmän alasta tekemään analyysiin. Toimintasuunnitelma rakentuu neljän seuraavan pääkohdan varaan:

– **edistykselliseen teknologiaan investoiminen ja innovoinnin rahoittaminen** useiden lainsäädäntöaloitteiden sekä tutkimuksen ja innovoinnin tukemisen kautta

– **markkinaolosuhteiden kohentaminen** vahvojen sisäisten markkinoiden ja järkevän sääntelyn yhdenmukaisen soveltamisen kautta

– **maailmanlaajuisen kilpailukyvyn parantaminen** tehokkaan kauppapolitiikan ja ajoneuvoja koskevien sääntöjen kansainvälisen tason yhdenmukaistamisen kautta

– **mukautumisen ennakointi** investoimalla inhimilliseen pääomaan ja taitoihin sekä pehmentämällä rakennemuutosten aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia.

Tämän strategian avulla komissio pyrkii tukemaan autoteollisuutta sen pyrkiessä aktiivisesti nostamaan teollisuuden hiipuvan osuuden nykyisestä 16 prosentista jopa 20 prosenttiin Euroopan BKT:stä vuoteen 2020 mennessä. Teollisuudenalan kilpailukyvyn vahvistaminen EU:ssa, tuki kasvumahdollisuuksiin tarttumiselle maailmanmarkkinoilla sekä puhtaiden, turvallisten ja tehokkaiden ajoneuvojen suosiminen ovat kaikki yhtenäisiin poliittisiin toimintamalleihin sisällytettyinä tuon pyrkimyksen kannalta ratkaisevia.

2. CARS 21: TEOLLISUUDENALAN YHTEINEN STRATEGINEN VISIO VUODELLE 2020

Vuoden 2010 lopulla komissio päätti **käynnistää uudelleen korkean tason CARS 21 -ryhmän**, joka alkujaan muodostettiin vuonna 2005. Tämä oli jatkoa 28. huhtikuuta vuonna 2010 annetulle komission tiedonannolle puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevasta

[2] COM(2012) 582 final, annettu 10. lokakuuta 2012.

eurooppalaisesta strategiasta[3]. Ryhmän tavoitteena oli suositella toimintamalleja eurooppalaisen autoteollisuuden kilpailukyvyn ja kestävän kasvun tukemiseksi.

Ryhmään kuului seitsemän komissaaria, yhdeksän jäsenvaltioiden edustajaa sekä laaja ja kokoonpanoltaan tasapainoinen joukko sidosryhmiä (mukaan lukien alan edustajia ja kansalaisjärjestöjä). Loppuraporttinsa[4] se antoi 6. kesäkuuta 2012. Raportti esittelee ryhmän yksimielisen näkemyksen autoteollisuuden strategisesta visiosta vuodelle 2020 ja luettelee erityissuosituksia useampaa asiaan liittyvää toiminta-alaa silmälläpitäen.

Raportin tarjoama analyysi osoittaa selvästi, ettei Euroopan autoteollisuuden nykyinen tilanne voi kestää: nykyistä tuotantokapasiteettia on muokattava, uusia tuotantomenetelmiä kehitettävä, lisää raaka-ainelähteitä hankittava ja käytettävä entistä tehokkaammin, ja uusia klustereita ja liiketoimintamalleja laadittava. Vähätellä ei sovi myöskään sitä, että uudenlaista osaamista kaivataan ja että työmarkkinoiden tarpeiden mahdollisiin muutoksiin on tartuttava. Tähän liittyen on erityisen tärkeää varmistaa taloudellisten ja yhteiskunnallisten muutosten sulavuus ja tasapainoisuus ennakoimalla taito- ja koulutustarpeita sekä hoitamalla rakennemuutokset valmistellusti. Näin edistetään liike-elämän sopeutumista ja työelämän siirtymiä.

Tätä ajatellen työryhmä on muodostanut **yhteisen näkemyksen vahvan ja kilpailukykyisen autoteollisuuden pääominaisuuksista sekä eurooppalaisen yhteiskunnan etenemisestä kohti kestävää liikkuvuutta vuonna 2020**:

- **Autoteollisuus** säilyttää **strategisen merkityksensä** ja asemansa **EU:n teollisuuden ja talouden kulmakivenä** tarjoten laadukkaita työpaikkoja miljoonille työntekijöille EU:ssa.
- Teollisuudenalan merkitys monenlaiselle taloudelliselle toiminnalle on keskeinen ja tuotteet kuluttajien vaatimusten mukaisesti sekä kohtuuhintaisia että haluttuja autoteollisuuden tuotteiden ja palveluiden – jälkimarkkinat mukaan lukien – kilpailukykyisiin markkinoihin perustuen.
- Huomattavan osan EU:n markkinoilla myytävistä ajoneuvoista ja osista valmistaa **voimakas, EU-lähtöinen tuotantokoneisto** maantieajoneuvoja ja niiden komponentteja varten.
- **Alan vahvalla teollisella verkostolla** on joustava ja yhtenäinen toimitus- ja jakeluketju.
- Teollisuudenala **vie yhä suuremman valikoiman korkealaatuisia ja teknologisesti kehittyneitä ajoneuvoja** EU:n ulkopuolisille markkinoille.
- **Maailmanmarkkinat** tarjoavat aidosti **tasapuoliset toimintaedellytykset** kaikille alan toimijoille ja tasapuoliset mahdollisuudet kaikenlaiselle teknologialle.
- Autoteollisuus on **teknologinen edelläkävijä**, joka toimii koordinoidusti polttoaineteollisuuden kanssa, tuottaa EU:n kuluttajia **kiinnostavia** ajoneuvoja, on **puhdas** säänneltyjen epäpuhtauksien osalta ja on **polttoainetehokkaampi, turvallisempi, hiljaisempi ja yhteyksiltään parempi.**
- **Tarjolla on valikoima erilaisia käyttövoimateknologioita**, hallitsevana **kehittynyt polttomoottoriteknologia**, joka tosin on yhä sähköistetympi. Lisäksi **vaihtoehtoisia käyttövoimatyyppejä** (kuten sähköä[5] ja polttokennoja) hyödyntävien ajoneuvojen käyttöönotosta on tulossa merkittävää..

---

3 KOM(2010) 186 lopullinen, 28.04.10.

4 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

5 Mukaan luettuina akkusähkö- ja ladattavat hybridiajoneuvot sekä pitkän toimintasäteen sähköajoneuvot.

– Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäville ajoneuvoille on rakenteilla sovelias **tankkaus- ja latausinfrastruktuuri** niiden markkinapotentiaalin mukaisesti. Lukuisten teknologioiden kanssa työskentelemään koulutettua ja valmennettua **henkilöstöä** on saatavilla niin tuotannon, t&k:n kuin palveluidenkin saralla.

Yhtenäinen toimintalinja on järjestelmällisesti otettava käyttöön. Toimintalinjan on siis sisällettävä seuraavat osat:

– toisiaan täydentävät yksityisen ja julkisen sektorin poliittiset toimet EU:n, jäsenvaltioiden ja niiden sisäisten alueiden tasolla

– ajoneuvoja koskevien toimenpiteiden tehokas yhdistäminen soveliaissa tapauksissa toisiin infrastruktuuria ja käyttäjää koskeviin toimenpiteisiin

– kustannustehokkaita sääntöleviä ja muunlaisia toimenpiteitä, jotka pannaan täytäntöön ja joita noudatetaan tehokkaasti pitkän tähtäimen yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi ja innovaatioiden kannustamiseksi

– kaikkien autoteollisuuteen vaikuttavien toimintalohkojen tarkka koordinointi asiaankuuluvien vastaavien viranomaisten kesken – mukaan lukien kauppa-, teollisuus-, ympäristö- ja energiapolitiikka, tieto- ja viestintäteknologia, liikenneturvallisuus ja kansanterveys sekä liikenne- ja kilpailupolitiikka, innovaatio- ja sisämarkkinapolitiikka – jotta toiminnan tavoitteet saavutettaisiin kustannustehokkaasti.

Komissio on täysin tietoinen näistä haasteista sekä **autoteollisuutta koskevan kunnianhimoisen teollisuuspoliittisen strategian** tarpeesta. Komissio tähtää toimintasuunnitelmansa tämän tavoitteen suuntaan ja kehottaa muita instituutioita, viranomaisia ja sidosryhmiä noudattamaan samaa lähestymistapaa omilla vastuualueillaan.

3. HAASTAVA TALOUDELLINEN TILANNE

CARS 21 -loppuraportti tarjoaa perinpohjaisen analyysin EU:n autoteollisuuden tämänhetkisestä tilanteesta. Vuoden 2012 ensimmäisen puoliskon aikana tilanne **heikkeni, ja suunta jatkunee samana vuoden loppuun asti**. **EU:n markkinoiden myyntiluvut ovat olleet laskussa** (6,8 prosentin lasku henkilöautojen ja 10,8 prosentin lasku hyötyajoneuvojen myynnissä vuoden 2012 ensimmäisen puoliskon aikana) jopa vuoden 2011 alhaisiin lukemiin verrattuna. Tämänhetkiset ennusteet povaavat EU-markkinoiden henkilöautomyyntiin 7,9 prosentin vuosilaskua kokonaismyynnin jäädessä 12,1 miljoonaan yksikköön. EU:n hyötyajoneuvojen markkinoiden odotetaan heikkenevän tänä vuonna 8 prosentilla, mutta vuosien 2010 ja 2011 toipumiskauden jälkeenkin taso on historiallisen heikko. Uusien moottoroitujen kaksipyöräajoneuvojen rekisteröintiluvut kärsivät velkakriisistä ja ylsivät 1,6 miljoonaan yksikköön vuonna 2011, mikä on 40 prosenttia vuoden 2007 tason alla.

Vuoden 2012 ensimmäisen viiden kuukauden aikana **ajoneuvotuotanto voi viennin piristämänä hieman paremmin** (16 miljoonaa koottua kevyttä kuljetusajoneuvoa eli miljoona yksikköä enemmän kuin vuonna 2009), mikä näkyi 45 miljardin ylijäämäisenä kauppataseena (paljolti kiitos viennin Yhdysvaltoihin ja kehittyville markkinoille). Kehittyvien talouksien kasvun hidastumiseen liittyy kuitenkin huomattavia tuotannon supistumisen riskejä. Useammat valmistajat ovat ilmoittaneet **taloudellisista tappioista EU-markkinoilla**. Niiden pääsääntöisenä aiheuttajana on laskeva myynti yhdessä pitkäkestoisen,

rakenteellisista syistä johtuvan **ylikapasiteetin**[6] kanssa. Jotkin valmistajat ovat ilmoittaneet merkittävistä rakenneuudistuksista, jotka tulevat vaikuttamaan niiden tuotantoketjuun samoin kuin työllisyys- ja elpymisnäkymiin useilla Euroopan alueilla.

Rakenneuudistusten käsittely on pääasiassa teollisuudenalan omalla vastuulla, mutta samalla ala on ilmoittanut toivovansa laajempaa koordinointia ja tukea Euroopan tasolla.

CARS 21 -työryhmän suosituksiin perustuva toimintasuunnitelma asettaa pitkän tähtäimen tavoitteiksi tuotantopohjan säilyttämisen Euroopassa, kilpailukyvyn ja kestävyyden varmistamisen sekä vuoden 2020 autoteollisuutta koskevan kattavan teollisuuspoliittisen etenemissuunnitelman laatimisen.

4. KILPAILUKYKYÄ VAHVISTAVA TOIMINTASUUNNITELMA

Komissio suunnittelee seuraavia keskeisiä toimenpiteitä EU:n eri toimialoille:

4.1. Edistyneeseen teknologiaan sijoittaminen ja innovoinnin rahoittaminen

Kuten muillakin aloilla, myös autoteollisuudessa kehitetään laajasti uutta, puhdasta ja turvallista teknologiaa, jonka odotetaan saavan huomattavan jalansijan markkinoilla tulevina vuosina. Nykypäivän teknologian johtoasemasta ponnistavan Euroopan on olennaista myös pysyä kärkijoukossa kehittämällä huomisen ratkaisuja, eli tarjoamalla kestävää liikkuvuutta. Tätä tulisi tukea teollisuuden ja yhteiskunnan tarpeita vastaavan ja pitemmän tähtäimen teknologisiin ratkaisuihin pyrkivän tutkimuksen ja innovoinnin hyvin tähdätyllä ja koordinoidulla julkisella tuella. Tulevien vuosien investointien aikaansaamiseksi on omaksuttava EU:n, kansallisen ja paikallisen tason lainsäädäntöaloitteita sekä infrastruktuuria ja kysyntää koskevia toimenpiteitä täydentävä kokonaisvaltainen lähestymistapa.

Tutkimus, kehitys ja innovaatiot

Investoiminen tutkimukseen, kehitykseen ja innovaatioihin (T&K&I) varmistaa kilpailukykyisyyden. Lisäksi CARS 21 -raportti tunnisti vuosien 2008–2009 kriisistä toipumisen ja teknologisen etulyöntiaseman tavoittelupaineiden käsittelyn päävälineiksi tutkimuksen seitsemännen puiteohjelman piirissä jaettavan eurooppalaisen T&K&I-rahoituksen sekä Euroopan investointipankin (EIP) antamat lainat ja lainatakaukset. Molemmilla pyritään vauhdittamaan puhtaan liikenneteknologian kehitystä. On tärkeää huomata, että EU:n rahoituksella annetaan tuntuvaa vipuvoimaa EU:n autoteollisuudelle, jonka täytyy samanaikaisesti rahoittaa useiden käyttövoimateknologioiden T&K&I:tä (parantamaan polttomoottoria jatkuvasti sekä kehittämään sähkö-, polttokenno- ja hybridikäyttövoimaa), mikä noudattaa vuoden 2020 näkökulmaa ilmastonmuutoksen ehkäisytavoitteiden vaatimasta laajasta polttoainevalikoimasta. Myös liikenneturvallisuuden kehittämisessä on runsaasti varaa näyttöön pohjautuvalle ajoneuvojen turvallisuuden parantamiselle. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhankkeena vuosina 2009–2013 toteutettavaa Eurooppalaista vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevaa aloitetta samoin kuin eritoten Euroopan puhdas liikenne -välineen kautta tapahtuvaa EIP:n luotonantoa on arvioitu

[6] Ylikapasiteetin tarkasta suuruudesta voidaan olla montaa mieltä, sillä se riippuu muun muassa kunkin tehtaan työvuorojen määrästä. Analyytikot ovat yhtä mieltä siitä, että maltillinen ylikapasiteetti on tarpeen liiketoiminnan joustavuudelle mutta että liiallisuus on pahasta.

hyvin myönteisesti CARS 21 -loppuraportissa. Siitä, että molempia välineitä tulisi käyttää jatkossakin, vallitsee vankka yhteisymmärrys.

Komissio on:

– esittänyt vuosien 2014–2020 tutkimus- ja innovaatiorahoituksen kehykseksi **Horisontti 2020** -ohjelmaa[7], jonka 80 miljardin euron kokonaisbudjetti on huomattavasti suurempi kuin tutkimuksen seitsemännellä puiteohjelmalla. Ohjelmassa sitoudutaan muun muassa raaka-ainetehokkaan ja ympäristöystävällisen eurooppalaisen liikennejärjestelmän saavuttamiseen. On todettu, että seuraavan monivuotisen rahoituskehyksen yhteydessä tehtäviä lopullisia päätöksiä odotellessa autoteollisuuden tutkimus- ja innovaatiorahoituksessa tulisi ottaa alan tuottama taloudellinen ja yhteiskunnallinen hyöty huomioon.

– esittänyt (yritysten kilpailukykyä ja pk-yrityksiä koskevaa) **COSME**-ohjelmaa[8] 2,5 miljardin budjetilla ajalle 2014–2020.

– ehdottanut, että molempien ohjelmien tulisi tukea EU:n rahoitusvälineitä, jotka saattavat auttaa autoteollisuuden pk- ja suurempia yrityksiä saamaan velka- ja pääomarahoitusta paremmin. COSME-ohjelman avulla autoteollisuuden pk-yritysten tulisi myös pystyä hyötymään markkinoille pääsyä helpottavista toimista ja Horisontti 2020 -ohjelman avulla toimista, jotka parantavat niiden houkuttelevuutta sijoittajien silmissä.

– antanut Euroopan tulevaa liikkuvuutta palvelevaa tutkimusta ja innovaatiota koskevan tiedonannon[9] ja ehdottanut **Euroopan liikenneteknologiastrategian** laatimista. Strategian tavoitteena on laatia vuosina 2013–2014 yhdessä teknologia-alan sidosryhmien kanssa etenemissuunnitelmia, jotka keskittyvät teknologian ja innovaatioiden käyttöönottoon kymmenellä keskeisellä liikenteen osa-alueella mukaan lukien puhtaat, tehokkaat, turvalliset, hiljaiset ja älykkäät maantieajoneuvot. Tämä auttaa optimoimaan tutkimuksen ja innovaation panosta liikenteen valkoisen kirjan[10] kunnianhimoisten tavoitteiden hyväksi ja tukemaan Horisontti 2020 -ohjelman täytäntöönpanoa.

– aloittanut **strategisen energiateknologiasuunnitelman** (SET-suunnitelman)[11] täytäntöönpanon. SET-suunnitelma käsittelee useiden liikennesektorille strategisesti tärkeiden alojen – erityisesti älykkäiden sähköverkkojen, vaihtoehtoisten polttoaineiden kuten bioenergian, vedyn ja polttokennojen sekä energian varastoinnin – tutkimus- ja innovaatio-ohjelmaa. Tällä tavalla varmistetaan asiaankuuluvat yhteydet liikenneteknologiastrategiaan.

Vaikka Horisontti 2020 -ohjelma asettaa yleiset puitteet liikennettä koskevalle tutkimukselle ja innovaatiolle, on myös ensiarvoisen tärkeää selventää yksityiskohtaisemmin autoteollisuuden tutkimus- ja innovaatiokehityksen rahoituksen prioriteetteja ja toimintaa. Myös CARS 21 -työryhmän raportin perusteella komissio on vakuuttunut siitä, että

---

7 KOM(2011) 808 lopullinen, 30.11.2011, KOM(2011) 809 lopullinen, 30.11.2011.
8 KOM(2011) 834 lopullinen, 30.11.2011.
9 COM(2012) 501.
10 KOM(2011) 144 lopullinen.
11 http://setis.ec.europa.eu/

rahoituksen tulisi kattaa markkinavaihetta lähempänä olevaa toimintaa, kuten julkisia hankintoja sekä standardointi- ja esittelytoimia. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhankkeiden mallia tulisi virtaviivaisimpana ja nopeimpana työkaluna suosia, ja tulisi hakea synergiaa kansallisen rahoituksen kanssa.

Yhteistyön mahdollisuutta myös alan ja EIT:n[12] välillä tulisi tutkia laajemmin, etenkin mitä tulee suunniteltuihin tuleviin KIC-yhteisöihin[13] lisäarvoa tuovan valmistusteollisuuden ja kaupunkiliikenteen aloilla.

Komissio aikoo:

– yhdessä teollisuudenalan kanssa laatia ehdotuksen **vähäpäästöisiä autoja koskevasta eurooppalaisesta aloitteesta** (jatkona samannimiselle julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhankkeelle) Horisontti 2020 -ohjelman puitteissa ja valaa sen yhteyteen perustan puhtaan ja energiatehokkaan ajoneuvoteknologian kehittämiselle, kuten teollisuuspolitiikkaa koskevassa tiedonannossa vuodelta 2010[14] ilmoitetaan. Aloite hyödyntää yksityistä rahoitusta, jotta Horisontti 2020 -ohjelmassa esitettyjä keskeisiä haasteita voitaisiin käsitellä paremmin.

Rahoituksen saanti

Yhdessä EU:n tutkimusohjelman kanssa EIP:n rahoitus (lainat ja lainatakaukset) tarjosi erään keskeisimmistä keinoista autoteollisuuden elvyttämiseksi vuosien 2008–2009 kriisin aikana. Tukemalla puhtaisiin teknologioihin liittyviä huomattavia investointeja EIP auttaa varmistamaan alan kilpailukyvyn tulevien vuosien aikana. Edellisen kriisin aikaan EIP lisäsi autoteollisuudelle annettavan luoton määrää kahden miljardin euron keskimääräisestä vuositasosta miltei neljääntoista miljardiin euroon vuosille 2009–2010. Tämänhetkiset luotonantomäärät laskivat vuonna 2011, mikä kielii muun muassa siitä, että rahoituksen saanti liikepankeilta helpottui tuolloin. Koska yritykset ovat viimeistelemässä EIP:n tällä hetkellä rahoittamia tutkimus- ja innovaatiohankkeita ja uudet hankkeet vaikuttaisivat olevan tarpeen vuoden 2020 polttoainetehokkuuden tavoitteiden saavuttamiseksi, EIP:llä on hyvät valmiudet vastata uusiin rahoitustarpeisiin. Eurooppa-neuvoston hiljattain hyväksymästä EIP:n pääoman 10 miljardin euron suuruisesta lisäyksestä voidaan myös odottaa kehkeytyvän uusia mahdollisuuksia autoteollisuudelle (eritoten mitä tulee innovointiin ja resurssitehokkuuteen).

Komissio aikoo:

– jatkaa työskentelyä EIP:n kanssa **varmistaakseen, että autoteollisuuden tutkimus- ja innovaatiohankkeille on saatavilla rahoitusta** erityisesti vuoden 2020 polttoainetehokkuuden tavoitteiden saavuttamiseksi. Samalla ylläpidetään tarpeellisia arviointimenettelyjä investointien pitemmän tähtäimen kannattavuuden varmistamiseksi.

– tukea EIP:n pyrkimystä **helpottaa pk-yritysten ja markkina-arvoltaan keskisuurten yritysten** pääsyä sen tuen piiriin. Vaikka hallinnollista rasitetta pidetäänkin pienenä, komissio tutkii edelleen, millä keinoin rahoituksen saatavuutta pk-yrityksille voisi parantaa, etenkin mikäli **pk-yrityksillä on vaikeuksia saada**

[12] Euroopan innovaatio- ja teknologiainstituutti.
[13] Osaamis- ja innovointiyhteisöt.
[14] KOM(2010) 614.

luottoa liikepankeilta jälleen kerran. Voitaisiin esimerkiksi kartoittaa kaupan rahoituksen tai yhden maan tavarantoimittajien globaalin luottojärjestelyn tarjoamista sekä mahdollisesti muita vaihtoehtoja.

– kartoittaa yhdessä EIP:n kanssa mahdollisuutta **rahoittaa sähkövoimapohjaiseen liikkuvuuteen liittyviä hankkeita** joihin lukeutuu kohdennetun teknisen avun tarjoaminen jo olemassa olevan ELENA-ohjelman[15] tavoin.

Hiilidioksidipäästöjen alentaminen

Uuden, vähemmän energiaa vaativan teknologian suosiminen alhaisempia hiilidioksidipäästöjä tuottavissa ajoneuvoissa kustannustehokkaasti toteutettuna tukee lisäarvon ja työpaikkojen luomista autoteollisuudessa ja vähentää lisäksi EU:n energiariippuvuutta suitsimalla öljyntuontia.

EU:n vuoden 2007 strategia omaksui kokonaisvaltaisen lähestymistavan kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.[16] Siihen sisältyi sekä kysyntää että tarjontaa koskevia keinoja, joiden moottoritekniikkaan vaikuttavia toimia täydennettiin muilla keinoilla. Nämä puolestaan kohdistuivat vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, ajokäyttäytymiseen sekä muihin teknologisiin parannuksiin. Kuten komissio hiljattaisessa liikennepolitiikkaa käsittelevässä kirjassaan ehdottaa, myös tulevien toimintaohjelmien on olennaisen tärkeää määrittää sopivimmat keinot tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen kaikinpuoliseen vähentämiseen. Perustana on kustannusten ja hyötyjen tarkka arviointi, joka ottaa ajoneuvotehokkuuden, ajoneuvojen käytön ja infrastruktuurin asianmukaisesti huomioon.

Polttoaineenkulutusta ja päästöjä voidaan tuntuvasti vähentää myös aerodynaamisempien ajoneuvojen laajamittaisella käyttöönotolla. Komissio valmistelee parhaillaan ajoneuvojen enimmäispainoja ja mittoja käsittelevän direktiivin 96/53/EY tarkistamista, mikä muun muassa mahdollistaisi jopa 10 prosentin polttoainesäästöt olemassa olevien kuorma-autojen jälkiasennuksilla sekä suunnittelemalla tulevia uudelleen aerodynaamisuuden parantamiseksi.

Kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat asetukset ovat määritelleet vuoden 2020 tavoitteiksi 95 g CO_2/km henkilö- ja 147 g CO_2/km pakettiautoille. Näiden asetusten tarkistamisen tuloksena komissio on ehdottanut keinoja, joilla vuoden 2020 tavoitteet saavutettaisiin kustannustehokkaasti.

Jotta autoteollisuus pystyy harjoittamaan pitemmän tähtäimen investointeja ja innovointia, on myös toivottavaa antaa jo varhaisessa vaiheessa viitteitä vuoden 2020 jälkeisten hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden todennäköisestä muodosta ja tiukkuudesta unionin ilmastonmuutosta koskevat pitemmän tähtäimen tavoitteet huomioon ottaen.

Komissio:

– on hiljattain hyväksynyt ehdotukset toteuttaa **vuoden 2020 hiilidioksidipäästötavoitteet henkilö- ja pakettiautoille**[17]. Keinoiksi ehdotuksissa suunnitellaan ekoinnovoinnin säännösten jatkamista, superbonuksia

---

15 ELENA (European Local ENergy Assistance) on teknisen avun väline kaupungeissa ja alueellisesti toteutettavia kestävää energiaa koskevia hankkeita varten.

16 KOM(2007) 19 lopullinen.

17 COM(2012) 393 ja COM(2012) 394.

hiilidioksidipäästöiltään alhaisille ajoneuvoille ja pienimpien valmistajien kohdalla tehtävää poikkeusta.

– aloittaa laajan kuulemisen **henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen sääntelyperiaatteista vuoden 2020 jälkeen**. Sen tarkoituksena on nimetä joukko näkökohtia, joista käyty keskustelu tulee osaltaan vaikuttamaan tulevien toimintalinjojen lopulliseen muotoon ja kunnianhimon asteeseen suunniteltua tarkistusta[18] silmällä pitäen. Komissio ottaa huomioon sellaisia kysymyksiä kuten kustannustehokkuuden, hiilidioksidipäästöjä vähentävän teknologian oletetun kehityksen sekä muita oleellisia tekijöitä.

– **sisällyttää yllä mainitut toimenpiteet laajaan ja yhtenäiseen** tieliikenteen **hiilidioksidipäästöjä rajoittavaan ohjelmaan** panemalla täytäntöön ajoneuvoteknologiaa, infrastruktuuria, ajokäyttäytymistä ja muita keinoja kattavan liikennepolitiikkaa käsittelevän valkoisen kirjan.

– ehdottaa direktiivin 96/53/EY tarkistamista vuoden 2013 alussa **kuorma-autojen aerodynaamisemman suunnittelun** hyväksi.

Epäpuhtaus- ja melupäästöt

Viime vuosina on käynyt selväksi, etteivät nykyiset kevyiden hyötyajoneuvojen (henkilö- ja pakettiautot) epäpuhtauksien, hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen mittausmenettelyt vastaa käytännön ajamista kyllin hyvin. Näin ollen suunnitteilla on ajosyklien ja testausmenettelyn tarkistus, jota valmistellaan maailmanlaajuisella tasolla käytännön ajokäyttäytymisestä kerätyn tiedon pohjalta. Testisyklin parantaminen ja selkeiden testausolosuhteiden vakiinnuttaminen vertailukelpoisten ja todellisuutta vastaavien arvojen tuottamiseksi on tärkeää, jotta sääntelytoimilla ja rahallisilla kannustimilla saataisiin aikaan toivotut vähennykset ja jotta kuluttajat saisivat luotettavaa tietoa.

Lisäksi monet jäsenvaltiot eivät täytä ilmanlaatulainsäädännön asettamia vaatimuksia, ja niillä on huomattavia vaikeuksia ilman typpidioksidipitoisuuksien kanssa. Direktiivissä 2008/50/EY määritellyissä ilmanlaatunormeissa pysytään huonosti eritoten kaupunkialueilla, missä ongelmia aiheuttavat ennen muuta hiukkaset, typpioksidit ja otsoni. Tilanne johtuu osin paikallisen liikenteen maantieajoneuvojen typen oksidien ($NO + NO_2$) päästöistä, jotka erityisesti dieselajoneuvoilla ovat käytännön ajo-olosuhteissa usein huomattavasti suuremmat kuin testisyklissä mitatut säännösten mukaiset päästörajat.

Vaikeiden ilmanlaatuongelmien vuoksi Euro 6 -päästörajat on otettava käyttöön suunnitelmien mukaisesti ja on nimettävä keinoja maantieajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi niin pian kuin se vain on käytännössä mahdollista.

Komissio tiedostaa, että on tärkeää varmistaa käytännön ajamisesta aiheutuvien typpioksidipäästöjen tehokas vähentäminen, jotta ilmanlaatulainsäädännön asettamat nykyiset ja tulevat tavoitteet voitaisiin saavuttaa. Tämän seurauksena, ja jotta asetuksen (EY) N:o 715/2007 vaatimukset voitaisiin toteuttaa, komissio pani tammikuussa 2011 vireille tyyppihyväksynnän puitteisiin integroitavan tulevan testausmenettelyn, joka on suunnattu käsittelemään nimenomaan keveiden hyötyajoneuvojen typpioksidipäästöjä todellisissa ajo-olosuhteissa.

[18] COM(2012) 393 final.

Kyseisen RDE-menettelyn (Real driving emissions, todelliset ajonaikaiset päästöt) mittaamat typpioksidipäästöt tulee kirjata ja antaa tiedoksi Euro 6 -päästörajojen määräämästä hetkestä alkaen (vuonna 2014). Viimeistään kolme vuotta sen jälkeen RDE-menettelyä tulisi soveltaa yhdessä päästöjen luotettavien enimmäisarvojen kanssa, mikä takaa todellisten ajonaikaisten typpioksidipäästöjen tuntuvan vähenemisen suhteessa päästömääriin, joita tuonkaltaisen RDE-menettelyn käyttämättä jättäminen luultavasti aiheuttaisi. Näitä kolmea päästöjen sitovien enimmäisarvojen käyttöönottoon tarkoitettua vuotta pidetään tarpeellisina, koska komissio ymmärtää Euro 6 -standardien mukaisten tavallisissa ajo-olosuhteissa syntyvien typpioksidipäästöjen rajoitusten noudattamisen vaativan useissa tapauksissa dieselajoneuvojen huomattavaa uudelleensuunnittelua.

Lisäksi ajoneuvojen aiheuttamia melusäästöjä käsittelevää lainsäädäntöä tarkistetaan parhaillaan vaikutustenarvioinnin pohjalta. Melun vaikutusta terveyteen vähennetään sallittuja enimmäisarvoja tiukentamalla. Viime vuosina on kehitetty uusi testausmenettely, jota on myös kokeiltu. Menettely edustaa todellisia ajo-olosuhteita paremmin, ja se voidaan nyt ottaa käyttöön. Yhdessä nämä säännökset tulevat vähentämään tieliikenteen melutasoa.

Komissio:

– tukee aktiivisesti todellisia ajo-olosuhteita paremmin edustavan, polttoaineenkulutusta sekä henkilö- ja pakettiautojen päästöjä mittaavan **uuden, ajamista koskevan testisyklin ja testausmenettelyn** kehittämistä ja käyttöönottoa ottaen huomioon EU:n markkinoiden erityispiirteet. Keinot, joilla uusi sykli ja testausmenettelyt sisällytetään EU:n sääntelykehykseen, tulisi määrittää ennen vuotta 2014, samoin kuin tapa, jolla määritellään vanhan syklin ja menettelyn pohjalta muodostettujen hiilidioksiditavoitteiden vastaavuus uusiin nähden. Päästötestien osalta uuden syklin ja menettelyn käyttöönoton pitäisi varmistaa yhteensopivuus Euro 6 -päästörajojen kanssa myös todellisissa ajo-olosuhteissa, ja tarpeelliset siirtymäjärjestelyt hoidetaan vuodesta 2014 alkaen vuoteen 2017 saakka. Hiilidioksiditestien osalta uuden syklin ja menettelyn käyttöönoton tulisi ottaa huomioon ja tukea jo määriteltyjä ympäristötavoitteita ja välttää sidosryhmien tarpeetonta rasittamista. Myös sähköajoneuvojen toimintasäteen määritelmää harkitaan.

– esittää ennen vuotta 2014 perusteellisen analyysin pohjalta suoritettavia **lisätoimenpiteitä ajoneuvojen tämänhetkisten epäpuhtauspäästöjen hillitsemiseksi**. Toimenpiteiden tarkoituksena on todellisten päästöjen joutuisa vähentäminen ja täten ilmanlaadun parantaminen.

– on joulukuussa 2011 ehdottanut **uutta ajoneuvojen melupäästöjä koskevaa asetusta**[19] osana taustamelun vähentämiseen tähtäävää yhtenäistä toimintalinjaa, johon sisältyy uusi testausmenettely melun mittaamiseen sekä ajoneuvojen melun vähentäminen edelleen. Teollisuudenalalle tulisi antaa riittävästi valmistautumisaikaa suhteessa tarvittavien teknisten muutosten laajuuteen.

[19] KOM(2011) 856 lopullinen.

Liikenneturvallisuus

Tieturvallisuus on ollut ja tulee olemaan EU:n ja kansallisten strategioiden painopisteenä monien vuosien ajan. Siitä saadaan kiinnostava esimerkki yhtenäisen toimintalinjan tehokkaasta täytäntöönpanosta. Liikenneturvallisuuden alalla EU kuuluu maailman johtotähtiin, ja ajoneuvokantamme on suhteellisen uusi ja turvallinen. Autojen suunnittelulla on tärkeä osa sekä kolarien välttämisessä että niiltä suojautumisessa, ei vähiten EU:n tyyppihyväksyntäjärjestelmän mukaisesti hyväksyttyjen turvalaitteiden ansiosta.

Liikennekuolemien vähentämisessä on edistytty merkittävästi yhdistelemällä ajoneuvoon, kuljettajaan ja infrastruktuuriin kohdistuvia toimia EU:n tasolla sekä kansallisella ja paikallisella tasolla. Rohkaisevat tulokset eivät kuitenkaan saa johtaa itsetyytyväisyyteen, joten vuodelle 2020 on esitetty uutta tavoitetta liikennekuolemien vähentämisestä edelleen EU:ssa 50 prosentilla vuoden 2010 määrään verrattuna[20].

Komissio:

– jatkaa liikenneturvallisuustyötä **vuosien 2010–2020 suuntaviivojen**[21] osoittamien painoalueiden ja tavoitteiden mukaisesti, eli ajoneuvot, infrastruktuurin ja ajokäyttämisen kattaen. On löydettävä oikeanlainen toimenpidekokonaisuus, joka yhdistäisi sääntelyä ja muita toimenpiteitä ja joka muotoiltaisiin perusteellisen vaikutusten arvioinnin perusteella. Pääkohtiin kuuluisivat moottoripyörät, uuden ajoneuvoteknologian (sähköajoneuvot) turvallisuus sekä ajokäyttäytymistä ja liikennesääntöjen noudattamista tukeva teknologia (älykkäät nopeudenhallintajärjestelmät, turvavyömuistuttimet, älykkäät liikennejärjestelmät (ITS), taloudellinen ajotapa).

– kannustaa ottamaan käyttöön **älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS)** mukaan lukien vuorovaikutteiset järjestelmät, erityisesti EU:n laajuinen ajoneuvojen hätäviestijärjestelmä eCall. Asianmukaisia lainsäädännöllisiä toimenpiteitä valmistellaan jämäkän koordinoinnin sekä kaikkien eCall-järjestelmään liittyvien osien joutuisan ja täysimittaisen käyttöönoton varmistamiseksi, jotta kyseinen henkiä säästävä järjestelmä toimisi tehokkaasti vuodesta 2015 alkaen.

– vetoaa jäsenvaltioihin, paikallisiin viranomaisiin ja sidosryhmiin, jotta nämä tekisivät rakentavaa ja koordinoitua yhteistyötä kehittääkseen lupaavimpia mahdollisia toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamista ja ITS:n käyttöönottoa ajatellen. Komissio myös arvioi perusteellisesti soveliaimmat ajoneuvoon asennettavat turvajärjestelmät lisätäkseen liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta EU:ssa. Näin se myös valmistelee vuoden 2013 lopulla käyttöönotettavaa etenemissuunnitelmaa.

Vaihtoehtoiset polttoaineet ja infrastruktuuri

Liikenteessä käytettyjen energianlähteiden asiaankuuluva monipuolistaminen auttaa saavuttamaan EU:n ilmastotavoitteet ja parantamaan unionin energiavarmuutta. Vaikka hiilivetyvarantoja on edelleen huomattavasti, niiden hinnoista voi hyvinkin tulla yhä epävakaampia samalla kun ylikapasiteetti pienenee. Energiatehokkuuden kohentamisen rinnalla tilanne vaatii myös markkinoimaan vaihtoehtoisia polttoaineita kuten sähköä, vetyä,

[20] KOM(2010) 389 lopullinen.
[21] Ks. edellinen viite.

kestäviä biopolttoaineita, metaania (maakaasua ja biometaania) ja nestekaasua. Yleisiä toimintapuitteita ajatellen jokaisen polttoaineen ja käyttövoimayhdistelmän meriittejä tulisi arvioida koko tuotantoketju huomioiden[22] ja elinkaariseikat mukaan lukien. Useiden polttoainetyyppien uutuuden vuoksi niiden suorituskykyä kannattaa pitää silmällä jatkuvasti.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden läpilyönti markkinoilla vaatii tarpeellisen infrastruktuurin rakentamista. Työ ja sen seurauksena hyötyvien ajoneuvojen kehittyvät markkinat lisäisivät myös talouskasvua ja loisivat työpaikkoja. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin toteuttamisen tulisi kulkea rinta rinnan teknologisen kehityksen sekä polttoaineita käyttävien ajoneuvojen markkinaosuuden kasvun kanssa niiden kustannustehokkuutta silmällä pitäen. Infrastruktuuria voidaan tukea julkisesti monin eri tavoin: pilottihankkein, standardoinnilla, investointituilla ja lainsäädännöllä. Markkinoille pääsyä voidaan tukea poliittisin toimin, mutta siitä lähtien markkinoiden on itse päätettävä parhaimmista ratkaisuista senhetkisten linjausten puitteissa taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset huomioon ottaen.

Komissio valmistelee parhaillaan puhtaan energian liikenteelle pakettia, jonka pitäisi tarjota puitteet alan sijoitusten ja teknologisen kehityksen ohjaamiseen. Sen tarkoituksena on edistää vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen ja alusten sekä niille tarpeellisen infrastruktuurin sisämarkkinoiden kehitystä poistamalla tekniikkaan ja sääntelyyn liittyviä esteitä EU:n alueella.

Sähköajoneuvojen tapauksessa komissio antoi vuonna 2010 Euroopan standardointijärjestöille (ESO) toimeksiannon omaksua uusia standardeja, joilla varmistetaan latauspisteen ja sähköajoneuvon latauslaitteen yhteentoimivuus ja kytkettävyys. Standardointiprosessi ei ole vielä tuottanut tyydyttävää tulosta infrastruktuurin osalta. CARS 21 -raportti kehotti omaksumaan yhden ainoan standardin koko EU:n alueella. Komissio tutkii ajoneuvon ja verkon välistä yhteyttä ja valvoo lisäksi uusia, mahdollisesti ilmaantuvia liiketoimintamalleja, jotka edistävät sähköajoneuvojen tuottamien sähkövarastojen ja sähköjärjestelmän tarvitseman joustavuuden välistä synergiaa. Tämä tarkoittaa muun muassa yhtäläisiä standardeja ja käytäntöjä sähköajoneuvojen ja verkon väliselle yhteydelle sekä viestinnän ja maksamisen yhteentoimivuutta.

Polttoaineita ja niiden yhteensopivuutta ajoneuvojen kanssa koskevan tiedon – kuten merkintöjen – saattaminen kuluttajien tietoon vaatii lisähuomiota. Komissio valvoo tarkkaan parhaillaan käynnissä olevaa kuluttajatutkimusta, joka koskee ajoneuvojen polttoainemarkkinoiden toimintaa kuluttajan näkökulmasta[23].

Komissio aikoo:

– ehdottaa tulevien kuukausien aikana **vaihtoehtoisia polttoaineita koskevaa strategiaa** osana puhtaan energian liikenteelle suunnattua pakettia. Strategia auttaa tyydyttämään useiden vaihtoehtoisten polttoaineiden tarvetta EU:n ilmasto- ja ympäristötavoitteet huomioiden ja EU:n energiansaannin turvaamista unohtamatta.

---

22 Yhdistetään siis polttoaineen elinkaaren aikana syntyneet päästöt mukaan lukien talteenotto, tuotanto ja varsinainen käyttö.

23 Tutkimuksen tarkoituksena on valaista sitä, kykenevätkö kuluttajat tekemään valistuneita ostopäätöksiä muun muassa tiedon ymmärtämiseen ja läpinäkyvyyteen liittyvissä asioissa, eli ymmärtävätkö he esimerkiksi merkintöjen antamia tietoja ja polttoaineiden välisiä eroja sekä niiden sopivuutta autoille. Tulokset julkaistaan vuoden 2013 loppuun mennessä.

– tehdä osana puhtaan energian liikenteen pakettia **säädösehdotuksen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista**. Ehdotus koskee välttämättömimmän tankkaus- ja latausinfrastruktuurin käyttöönottoa sekä yhteisiä standardeja joillekin polttoaineille sähköajoneuvot mukaan lukien.

– ehdottaa viimeistään vuoden 2013 loppuun mennessä lainsäädännöllistä toimenpidettä, joka varmistaa, että koko EU:n alueella omaksutaan **sähköajoneuvojen latausliitäntöjen infrastruktuurin** tarpeisiin nähden käytännöllisiä ja tyydyttäviä ratkaisuja siltä varalta, ettei asianomaisten sidosryhmien kesken synny standardoinnin kautta vapaaehtoista sopimusta. Ehdotuksessa otetaan huomioon sähköjärjestelmän ja sähköajoneuvojen väliset synergiat.

– käydä asianomaisten sidosryhmien kanssa vuoropuhelua eurooppalaisten standardien kanssa yhtäpitävästä **polttoaineiden merkintäjärjestelmästä**, jonka tarkoituksena on varmistaa, että kuluttajalla on helppotajuista tietoa ajoneuvonsa ja tankkausasemien tarjoamien erilaisten polttoaineiden yhteensopivuudesta.

– **valvoa** kansallisten uusiutuvaa energiaa koskevien toimintasuunnitelmien täytäntöönpanoa, etenkin mitä tulee eri jäsenvaltioissa käytettyihin **biopolttoaineiden todellisiin sekoitussuhteisiin** ja polttoaineiden sekä ajoneuvoteknologian keskinäiseen **yhteensopivuuteen**.

4.2. Markkinaolosuhteiden parantaminen

Autoteollisuuden tuotantopohjan säilyminen EU:ssa voidaan varmistaa vain suosiollisten liiketoimintaedellytysten vallitessa. Useiden edellytysten kuten työlainsäädännön tapauksessa kyse on pitkälti kansallisista käytännöistä. Myös EU:n linjauksilla on kuitenkin selkeä vaikutus perusedellytyksiin ennen muuta sääntelyn välityksellä. Komission keskeisiin tavoitteisiin kuuluu edelleen Euroopan teollisuuden liiketoimintaedellytysten parantaminen tarjoamalla luotettavat, ennakoitavat ja suosiolliset puitteet sekä noudattamalla järkevän sääntelyn periaatteita kuten kustannustehokkuutta, siirtymäaikoja, pitkän tähtäimen tavoitteita ja sidosryhmien kuulemista.

Vahvemmat sisämarkkinat

Hyvin toimivat sisämarkkinat tasapuolisine toimintaedellytyksineen ovat keskeinen osa pitkän aikavälin vahvaa ja menestyvää eurooppalaista autoteollisuutta. Tämä pätee erityisesti nykyhetken vaikeassa taloustilanteessa, joka painostaa valmistajia mukauttamaan kapasiteettiaan.

Euroopan autoteollisuuden muodostaa pienten ja suurten yritysten monilukuinen joukko, jonka jäsenet toimivat jakelu-, tuotanto- ja palveluketjun eri osissa. Tämä valtaisa monimuotoisuus voidaan katsoa arvokkaaksi tulevaisuuden voimavaraksi, sillä tämän päivän pienet yritykset voivat huomenna versoa jonkin strategisesti tärkeän innovaation ja kasvaa suuriksi nimiksi. Sen tähden on tärkeää vaalia rakentavia, läpinäkyviä ja kunnioittavia suhteita autoteollisuuden eri toimijoiden kesken korjaus-, huolto- ja asiakaspalvelusektorit mukaan lukien.

Moottoriajoneuvojen jakelua Euroopassa koskevan kilpailulainsäädännön muutoksilla (joiden syynä on moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetuksen EY N:o 1400/2002 voimassaolon päättyminen) voi olla vaikutusta ajoneuvojen valmistajien ja jakelijoiden välisten vertikaalisten suhteiden järjestelmään. Jotta siirtymästä suoriuduttaisiin tasapainoisesti,

komissio rohkaisee itsesääntelyaloitteen tekemiseen. Lisäksi komissio pitää jatkossakin huolen siitä, että EU:n kilpailusääntöjä kunnioitetaan moottoriajoneuvojen jakelun, korjaus- ja huoltopalveluiden sekä varaosien jakelun markkinoilla.

Ajoneuvosäännösten toinen tärkeä tavoite on moottoriajoneuvojen sisämarkkinoiden vahvistaminen EU:ssa. On oltava tietoisia siitä, että vaikka säännösvaatimukset ovatkin identtisiä kaikkialla EU:ssa, markkinaolosuhteet ovat eri jäsenvaltioissa hyvin erilaisia. Puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen hyväksi omaksutut kysyntään vaikuttavat keinot, kuten taloudelliset kannustimet, eivät kaikki noudata samaa lähestymistapaa. Moisen hajanaisuuden voidaan odottaa vievän potentiaalia kehitykseltä ja mainitunlaisten ajoneuvojen saattamiselta markkinoille. Sen tähden apukeinojen jämäkämpi koordinointi on tarpeen.

Kuluttajille myös käytettyjen autojen markkinat ovat tärkeät, ja näin ollen niiden toiminnasta tehdään kuluttajatutkimus.

Komissio aikoo:

– aloittaa vuoteen 2013 mennessä vuoropuhelun **sidosryhmien välillä ja rohkaisee niitä työstämään yhteisiä suuntaviivoja vertikaalisopimuksille**, jotka koskevat uusien ajoneuvojen jakelua. Sidosryhmiltä toivotaan rakentavaa osallistumista tähän tasapainoista lopputulosta tavoittelevaan vuoropuheluun.

– esittää vuoden 2012 aikana jäsenvaltioiden puhtaille ja energiatehokkaille ajoneuvoille asettamien **taloudellisten kannustinten ohjenuoria**. Niiden tarkoituksena on edistää jämäkämpää koordinaatiota, maksimoida kannustinten positiivinen vaikutus ympäristöön ja hillitä markkinoiden hajaantuneisuutta[24]. Kannustinten ei niinkään tulisi kohdistua tiettyihin teknologioihin vaan pohjautua objektiivisiin ja yleisesti saatavilla oleviin suoritustietoihin kuten ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin. Jäsenvaltioiden toivotaan kannustinjärjestelmiä laatiessaan ottavan komission ohjenuorat säntillisesti huomioon.

Järkevä sääntely

Terveet ja dynaamiset sisämarkkinat tarvitsevat myös asianmukaista sääntelyä, jolla vältetään tarpeetonta sidosryhmien rasittamista ja luodaan investointiystävällistä ilmapiiriä. Autoteollisuuden tuotteita säännellään ennen muuta EU:n tyyppihyväksyntää koskevan lainsäädännön avulla. Vaikka järjestelmä vaikuttaisikin toimivan pääasiassa tyydyttävästi, jatkuva arviointi on kehityskeinojen tunnistamiseksi tarpeen. Erityisesti kaivataan EU:n markkinoille saatettujen autoteollisuuden tuotteiden valvontamenettelyjen tarkistamista, jotta ajoneuvojen turvallisuus voidaan varmistaa ja jotta kansalaiset voivat täydellisesti luottaa käytössä oleviin sääntelypuitteisiin. Tämä edistää tasapuolisten toimintaedellytysten luomista kaikille toimijoille ja lisää kuluttajien luottamusta tuotteiden tehokkaaseen sääntelyyn lieventäen samalla hallinnollisia rasitteita.

Järkevän sääntelyn periaatteet ovat ensimmäisen CARS 21 -hankkeen keskeinen saavutus, ja niiden merkitys on tunnustettu myös uudelleen käynnistetyn toiminnan piirissä. CARS 21 -loppuraportti myös painotti sitä, miten tärkeää on ottaa huomioon kuluihin tällä haavaa kohdistuvat kilpailupaineet, lainsäädännön kumulatiivinen vaikutus ja pk-yritysten tilanne. On

[24] Valtiontuen piiriin kuuluvia keinoja arvioidaan jatkossakin asianmukaisten valtiontukea koskevien sääntöjen perusteella.

siis varmistettava kokonaisvaltainen ja yhtäpitävä **järkevän suunnittelun periaatteiden soveltaminen**. Siihen kuuluu perusteellinen arvio teollisuuteen, yhteiskuntaan ja muihin sidosryhmiin kohdistuvista vaikutuksista, joista vähäisimpiä eivät ole aiheutuvat kustannukset ja hyödyt. Huomioon otetaan myös se, että auton ostamisen ja omistamisen mahdollisuus kohtuullisin kustannuksin on vahvojen markkinoiden perusedellytyksiä. Tähän perustuen autoteollisuuden kannalta merkittävien toimintaehdotusten – kuten niiden, joihin tämän tiedonannon muissa osissa viitataan – vaikutustenarviointeihin tulisi säännönmukaisesti sisältyä myös kilpailukykyvaikutusten arviointi, jotta uusien, autoteollisuutta koskevien toimenpiteiden vaikutuksista päästäisiin selvyyteen. Näiden periaatteiden soveltaminen takaa sen, että komission esitykset ovat **hyvin kohdennettuja ja kustannustehokkaita**.

Komissio aikoo:

– tehdä laajan ja perusteellisen arvion (toimivuustarkastuksen) ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmästä. Vuonna 2013 se tekee ehdotuksen parantaakseen **tyyppihyväksyntäjärjestelmää, jotta siihen sisältyisi määräyksiä markkinavalvonnasta** tarpeellisiksi katsotuilla alueilla. Näin varmistetaan, että ajoneuvot osineen ovat turvallisia ja asiaankuuluvien lakisääteisten vaatimusten mukaisia ja että järjestelmä saavuttaa tarvittavat tavoitteet tehokkaasti.

– suorittaa vaikutustenarviointijärjestelmänsä puitteissa **tiukan kilpailukykyvaikutusten arvioinnin, jonka kohteena ovat oleelliset tulevaisuuden suurhankkeet mukaan lukien ne, jotka vaikuttavat autoteollisuuteen huomattavasti.** Kilpailukykyvaikutusten arviointi ottaa huomioon taloustilanteen sekä uusien aloitteiden todennäköiset vaikutukset alan kilpailuasemaan erityisesti maailmanmarkkinoilla. Tulevat vapaakauppasopimukset sekä turvallisuus-, päästö- ja muut aloitteet, joilla on merkittävä vaikutus ajoneuvoihin, päätyvät kilpailukykyvaikutusten arvioinnin kohteeksi. Käytäntö noudattaa komission vaikutustenarviointijärjestelmän[25] toimintaohjeita alakohtaiseen kilpailukykyyn kohdistuvien vaikutusten arvioinnista. Järjestelmässä otetaan huomioon myös laajemmat kokonaisvaikutukset yhteiskuntaan ja talouteen. Näistä periaatteista on aivan äskettäin muistutettu päivitetyssä teollisuuspolitiikkaa koskevassa tiedonannossa.

– kartoittaa **tarkoituksenmukaisen taloudellisen analyysin** mahdollisuutta ja lisäarvoa. Analyysi **kohdistuisi muutamiin, olemassa olevaan ajoneuvolainsäädäntöön perustuviin täytäntöönpanosäädöksiin**. Näitä ovat esimerkiksi ehdotukset Euro 6 -päästörajojen haihtumispäästövaatimusten sekä luokan L ajoneuvojen (moottoroidut kaksi-, kolmi- ja nelipyörät) viritystä estävien toimenpiteiden tarkistamisesta. On kuitenkin syytä huomata, että mikäli säädösten vaikutuksista povataan merkittäviä, niiden vaikutukset tullaan arvioimaan komission vaikutustenarviointia koskevien suuntaviivojen mukaisesti.

4.3. Kilpailukyvyn tehostaminen maailmanmarkkinoilla

Autoteollisuus on eittämättä maailmanlaajuisesti merkittävä ala. Autoteollisuuden tuotteiden kauppa kasvaa tasaisesti, ja EU:n ulkopuolisista markkinoista on tulossa unionille yhä tärkeämmät. Euroopan autoteollisuudella on hyvin vahva asema kansainvälisessä kaupassa, ja se hyötyy selvästi mahdollisuuksista sekä kypsillä että kehittyvillä markkinoilla, mikä osin

[25] Komission yksiköiden valmisteluasiakirja SEC(2012) 91 final, 27.1.2012.

toimii vastapainona Euroopan markkinoilla vallitsevalle vaikealle tilanteelle. Nykytilannetta ei kuitenkaan tule pitää itsestäänselvyytenä. Kansainvälinen kilpailu kiihtyy huimasti uusien tulokkaiden ja teknologian jatkuvan kehityksen myötä. Samalla avoimilla maailmanmarkkinoilla menestyminen on yhä haasteellista etenkin olemassa olevien ja uusien tullien ulkopuolisten esteiden vuoksi. Alan yrittäessä pitää kilpailukykynsä hyvässä terässä politiikan tehtävänä on varmistaa tasapuoliset edellytykset markkinoille pääsyyn. Sitä tavoitellen CARS 21 -raportti peräänkuuluttaa mahdollisimman laajamittaista kauppapoliittista toimintaa markkinoillepääsy ja sääntelyn yhtenäistäminen mukaan lukien.

Kauppapolitiikka

Kauppa- ja teollisuuspolitiikan on toimittava tiukasti käsi kädessä.

Kauppapoliittisista välineistä vapaakauppasopimukset katsotaan tärkeäksi keinoksi parantaa markkinoille pääsyä kolmansissa maissa. Vuoden 1958 UNECE-sopimukseen[26] sisältyvien kansainvälisten sääntöjen hyväksyminen on paras tapa poistaa tullin ulkopuolisia kaupan esteitä. Autoteollisuusalan tullin ulkopuolisten esteiden poistamista ajatellen on myös tarpeen vahvistaa kahdenvälistä sääntely-yhteistyötä esimerkiksi niiden kolmansien maiden kanssa, jotka eivät ole UNECE-sopimuspuolia.

Komissio aikoo:

– ottaa kauppapolitiikassaan täysin huomioon sen, miten tärkeää on pitää eurooppalaisen autoteollisuuden tuotantopohja vahvana ja kilpailukykyisenä ja käyttää sekä monen- että kahdenvälisiä keinoja. Molemmilla tulisi tarttua **tulliin liittyvien ja liittymättömien kaupan esteiden poistamisen** keskeisiin kysymyksiin. **Vapaakauppasopimusten tulisi tähdätä tullien täysimittaiseen poistamiseen** sekä tullin ulkopuolisten esteiden kitkemiseen. Jokaisen kauppaneuvottelun kokonaisvaikutukset arvioidaan perusteellisesti ja kokonaisvaltaisesti.

– arvioida kauppasopimusten vaikutukset sekä niiden yhteisvaikutuksen alan kilpailukykyyn käynnistämällä jo solmittuja ja lähitulevaisuudessa todennäköisesti solmittavia vapaakauppasopimuksia koskevan tutkimuksen. Komissio aloittaa tutkimuksen piakkoin, ja se päättyy vuoden 2013 loppuun mennessä. Tuloksista keskustellaan asianomaisten sidosryhmien kanssa.

– täydentää UNECE:n piirissä tapahtuvaa monenvälistä sääntely-yhteistyötä **kahdenvälisellä sääntely-yhteistyöllä** etenkin uusien merkittävien toimijoiden mutta myös esimerkiksi Yhdysvaltojen – transatlanttisen talousneuvoston piirissä – ja Japanin kanssa.

Kansainvälinen yhdenmukaistaminen

Ajoneuvoja koskevien sääntöjen kansainvälinen yhdenmukaistaminen on ollut komissiolle tärkeä tavoite jo vuosien ajan. Yhteisistä säännöistä sopiminen muiden maailmankolkkien suurten markkinoiden kanssa laskee erilaisten sääntöjen noudattamisesta aiheutuvia kuluja, tuo mittakaavaetuja ja vähentää teknisiä esteitä kaupankäynnille. Yleistavoitteena on oltava ”kerran testattu, kaikkialla hyväksytty” -käytännön vakiinnuttaminen samalla kun pidetään

[26] Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) vuoden 1958 sopimus kansainvälisestä teknisestä yhdenmukaistamisesta moottoriajoneuvojen alalla.

huolta tiukimpien turvallisuus- ja ympäristöstandardien edistämisestä ja ylläpidosta. CARS 21 -loppuraportissa todetaan, että tehokkain työkalu sääntöjen kansainväliseen yhdenmukaistamiseen on vuoden 1958 UNECE-sopimus olettaen, että sitä nykyaikaistetaan vastaamaan kehittyvien markkinoiden tarpeita ja mahdollistamaan kokonaisen ajoneuvon kansainvälisten tyyppihyväksyntöjen (international whole vehicle type approvals, IWVTA) vastavuoroinen tunnustaminen henkilöautoluokasta alkaen. Komissio on sitoutunut suorittamaan useita toimenpiteitä tulevien vuosien aikana.

Komissio aikoo:

– edistää ja tukea aktiivisesti ajoneuvoja koskevien sääntöjen pitemmälle vietyä kansainvälistä yhdenmukaistamista alla ilmaistujen suuntaviivojen mukaisesti. **Vuoden 1958 UNECE-sopimuksen uudistaminen** kuuluu strategian avaintekijöihin, ja sen tarkoitus on tehdä kansainvälisten sääntöjen hyväksymisestä ja täytäntöönpanosta **houkuttelevampaa kolmansien markkinoiden näkökulmasta**. Jäsenvaltioiden ja sidosryhmien toivotaan tukevan tätä pyrkimystä. Komissio alkaa ohjata vuoden 1958 sopimuksen tarkistamiseksi tehtävän ensimmäisen ehdotuksen kehitystä maaliskuussa vuonna 2013.

– osallistuu **uuden IWVTA:ta koskevan säännön**[27] **ensimmäisen ehdotuksen kehittämiseen** vuoden 2013 marraskuuhun mennessä. IWVTA-sääntö vähentää tuntuvasti saman ajoneuvomallin markkinoille tuontiin liittyvää hallinnollista rasitetta maissa, jotka ovat vuoden 1958 sopimuksen osapuolia.

Samanaikaisesti vuoden 1958 sopimuksen työstämisen kanssa komissio työskentelee myös saavuttaakseen näkyviä tuloksia vuoden 1998 sopimuksen[28] avulla. Työpaikkoja ja kasvua käsittelevän EU:n ja Yhdysvaltojen korkean tason työryhmän luoman poliittisen myötätuulen sekä EU:n ja Yhdysvaltojen välisen laaja-alaisen vapaakauppasopimuksen hyödyt tunnustaneen Los Cabosin julkilausuman[29] ansiosta näkymät Yhdysvaltojen innokkaammasta osallistumisesta ja vuoden 1998 UNECE-sopimuksen piirissä tehtävästä tuloksekkaasta työstä ovat parantuneet. Lupaavimpia työsarkoja tarjoavat uraauurtavat teknologiat, eritoten vety- ja sähkökäyttöiset voimanlähteet. Yhdessä Yhdysvaltojen virastojen kanssa komissio on vuonna 2011 ottanut johdon transatlanttisen talousneuvoston puitteissa käydäkseen sähköajoneuvoja kehittävään työhön. Näin ollen perustettiin kaksi epävirallista työryhmää: yksi käsittelemään turvallisuusvaatimuksia ja toinen sähköajoneuvojen ympäristöystävällisyyttä. Ryhmät herättivät nopeasti monien muiden sopimuspuolten kiinnostuksen, ja vuoden 1998 sopimuksen suojassa niistä on kasvanut tärkeitä monenvälisiä foorumeita. Näkyviä tuloksia ilmaantunee muutaman vuoden sisällä.

Komissio aikoo:

– **ohjata kahden sähköautojen 1) turvallisuutta ja 2) ympäristöystävällisyyttä käsittelevän epävirallisen työryhmän toimintaa** pyrkimyksenään sopia sähköajoneuvojen turvallisuutta käsittelevistä maailmanlaajuisista teknisistä säännöistä (Global Technical Regulation, GTR) vuonna 2014 sekä sähköajoneuvojen

---

27 Vuoden 1958 sopimuksen vakiinnuttamien käytäntöjen mukaisesti IWVTA-säännön ankarinta muotoa soveltavien sopimuspuolten ei tarvitse hyväksyä lievemmän muodon perusteella määrättyjä tyyppihyväksyntöjä.

28 Vuoden 1998 sopimuksen puitteissa kehitetään maailmanlaajuisia teknisiä sääntöjä.

29 MEMO/12/462, 19.6.2012.

ympäristöystävällisyyttä koskevasta yhteisestä ohjelmallisesta lähestymistavasta. Molemmat epävirallisista työryhmistä muodostettiin sekä EU:n että Yhdysvaltojen aloitteesta, mutta ne ovat jo houkutelleet itselleen laajan jäsenistön, johon kuuluvat muun muassa Japani, Kiina ja Kanada. Sähköajoneuvojen turvallisuutta koskevista maailmanlaajuisista teknisistä säännöistä sopiminen on avainasemassa, jotta voidaan taata valmistajien mittakaavaedut ja vakuuttaa kuluttajat sähköajoneuvojen riittävästä turvallisuudesta.

– edistää sidosryhmiltä saatavan palautteen perusteella tiiviimpää kansainvälistä yhteistyötä standardoijien välillä, jotta voitaisiin laatia yhteiset tai yhteensopivat standardit sähköajoneuvojen turvallisuudelle, infrastruktuurille ja yhteentoimivuudelle.

4.4. Mukautumisen ennakointi ja rakennemuutosten hoitaminen

Taloudelliset ja yhteiskunnalliset muuttujat kehittyvät ajan myötä, mikä vaikuttaa eri tuotantopaikkojen kilpailuasemaan. Juuri uuteen tilanteeseen nopeimmin mukautuvat yritykset, työntekijät ja taloudet saavuttavat etua maailmanmarkkinoilla. Euroopan talouden vahvuudet perustuvat tietoon ja huippuosaamiseen. Se tarkoittaa sitä, että Euroopan on investoitava inhimilliseen pääomaansa ja annettava tuotantokapasiteettinsa seurata uusia virtauksia uudet teknologiat ja muuttuvat markkinat mukaan lukien. Julkisilla toimilla tulisi auttaa työntekijöitä ja yrityksiä suoriutumaan mukautumisestaan, suojella sisämarkkinoita ja tasapuolisia toimintaedellytyksiä sekä varmistaa, että kaikenlaisten rakennemuutosten negatiiviset yhteiskunnalliset seuraukset pysyvät mahdollisimman pieninä.

Inhimillinen pääoma ja taidot

Investoiminen inhimilliseen pääomaan taitojen kehittämisen ja koulutuksen kautta on ehdottoman tärkeää tuotantopohjan säilyttämiseksi Euroopassa. Ammattitaitoisen työvoiman saatavuus on avainasemassa, kun ajatellaan autoteollisuuden kasvua ja kilpailukykyä, ja sen merkitys johtavan aseman saavuttamisessa uraauurtavien teknologioiden saralla on korvaamaton. Toisaalta alaa vaivaa jo nyt pula pätevästä työvoimasta ja sen on myös kyettävä tunnistamaan tulevaisuudessa tarvittavat taidot oikein. Työntekijöiden asianmukainen pätevyys sekä heidän ammatillinen koulutuksensa ja elinikäinen oppiminen on varmistettava.

Osaamisvaje on vakava ongelma. Tarvitaan kansallisen tason nopeaa, pitkän tähtäimen tavoitteisiin pyrkivää toimintaa, jotta koulutusjärjestelmiä voitaisiin nykyaikaistaa perinpohjaisesti ja taitotarjonta saataisiin uudistumaan. Tavoitteisiin päästäisiin muun muassa uusilla opetussuunnitelmilla, koulutuksen muuttamisella avoimemmaksi tieto- ja viestintätekniikan avulla sekä uudenlaisilla työnantajien kanssa tehtävän yhteistyön muodoilla. Euroopan tasolla kyseessä ei ole vain autoteollisuuteen vaan myös muihin toimialoihin liittyvä ongelma. Piakkoin annettavassa tiedonannossaan ”Koulutuksen uudistaminen: taitoihin investoiminen parempien sosioekonomisten tulosten saavuttamiseksi” komissio hahmottelee joukon strategisia tavoitteita näiden ongelmien käsittelyä ajatellen. Koska osaamisvaje on monialainen ongelma, myös Euroopan työllisyyspolitiikka tarttuu siihen, erityisesti hiljattaisen työllisyyspaketin[30] avulla. Lisäksi seuraavien alakohtaisten aloitteiden merkitys tulee olemaan huomattava. EU:n työmarkkinoilla todetut taitotarpeiden muutokset huomioon ottaen täydentävänä ratkaisuna vajeeseen voisi myös olla tarvittavan osaamisen houkuttelu unionin ulkopuolelta.

[30] COM(2012) 173 final, 18.4.2012.

Komissio aikoo:

– hiljattain valmistuneiden toteutettavuutta ja lisäarvoa koskevien arvioiden vanavedessä tukea vuoden 2013 aikana **eurooppalaisen autoteollisuuden osaamisneuvoston**[31] luomista ja tuoda näin yhteen autoteollisuusalan työllisyyttä ja taitojen kehitystä tutkivat kansalliset järjestöt. Osaamisneuvosto tulee myös toimimaan yhdessä Euroopan ja kansallisen tason työnantajien ja työntekijöiden edustajien sekä koulutuksen tarjoajien järjestöjen kanssa. Osaamisneuvosto tulee rohkaisemaan tiedon ja hyvien käytäntöjen vaihtamiseen perustuvaa vertaisoppimista sekä vuoropuhelupohjan luomista. Se aloittaa työnsä analysoimalla **autoteollisuuden työllisyyden ja osaamisen suuntauksia**, joiden perustalta annetaan suosituksia poliittisille päättäjille, opetukselle, koulutuksen tarjoajille ja muille sidosryhmille.

– rohkaista **Euroopan sosiaalirahaston (ESR) käyttöä työntekijöiden uudelleenkoulutukseen**. Monivuotisen rahoituskehyksen yhteydessä tehtäviin ESR:ää koskeviin päätöksiin vaikuttamatta jäsenvaltioita rohkaistaan hyödyntämään osaamistarpeeseen, osaamisen kohtaamiseen ja muutosten ennakointiin kohdistuvia hankkeita entistä enemmän sekä tarjoamaan mahdollisuuksia elinikäiseen oppimiseen.

Suhtautuminen teollisuuden muutoksiin

Vaikka autoteollisuus yhtäältä kärsiikin pätevän työvoiman saatavuusongelmista, sen on toisaalta myös kohdattava rakennemuutosten yhteiskunnalliset seuraukset, mikäli työpaikkojen menetyksiä ei voida välttää. Supistunut myynti Euroopan markkinoilla on ilmennyt joinakin päätöksinä rakennemuutosten tekemisestä, ja lisämuutokset saattavat olla tarpeen. On ehdottoman tärkeää välttää tilannetta, jossa tehtaiden sulkemiset tai toiminnan supistaminen nostattaisivat irtisanomisten vuoksi koko alueellisen talouden yli hyökyviä aaltoja. Yritysten on noudatettava joukkoirtisanomisia ja työntekijöille tiedottamista sekä heidän kuulemistaan koskevia EU:n direktiivejä samoin kuin muutosten ennakoinnin hyviä käytäntöjä[32]. Tätä ajatellen hyvä yhteiskunnallinen vuoropuhelu kaikilla tasoilla (yrityksen, paikallisella, kansallisella ja EU:n tasolla) on keskeinen osa rakennemuutosten ennakointia ja hyvää hallintaa. Rakennemuutoksen hoitaminen on pääasiassa teollisuudenalan omalla vastuulla, joskin komissiolla, jäsenvaltioilla ja paikallisviranomaisilla on siinä täydentävä tehtävänsä.

Varhain vuonna 2012 komissio hyväksyi rakennemuutosta koskevan vihreän kirjan, jonka tavoitteena on löytää toimivia käytäntöjä ja toimintaohjelmia rakennemuutosten ja muutoksiin sopeutumisen osalta[33].

Komissio on myös esittänyt Euroopan globalisaatiorahaston (EGR) toiminnan jatkamista ajalle 2014–2020 sekä sen toiminnan parantamista ja laajentamista eritoten mitä tulee uusiin työntekijäkategorioihin (esimerkiksi tilapäisiin työntekijöihin). Tähän mennessä EGR on

---

31 Hanketta johtavat työmarkkinaosapuolet ja sitä tukee Euroopan komission työllisyys-, sosiaali- ja tasa-arvoasioiden pääosasto.

32 Merkittävänä osana näitä hyviä käytäntöjä on vuoden 2003 muutoksen ja sen sosiaalisten seurausten hallintaa käsittelevä opas, jota Euroopan ammatillinen yhteistyöjärjestö EAY ei kuitenkaan ole virallisesti hyväksynyt.

33 KOM(2012) 7 lopullinen.

tarjonnut tukeaan kuudessatoista autoteollisuusalan tapauksessa, ja miltei 21 000:ta alan työntekijää on avustettu EGR:stä yhteensä 113 miljoonalla eurolla.

Komissio aikoo:

– jatkaa **rakennemuutostoimien valvontaa/tarkastelua sen varmistamiseksi, että ne noudattavat EU:n lainsäädäntöä tiukasti**, etenkin mitä tulee valtiontuki- ja sisämarkkinasääntöihin.

– **löytää hyviä käytäntöjä ja edistää rakennemuutosten ennakointiin pyrkivää lähestymistapaa** kuullen runsaan autoteollisuuden alueiden edustajia, työvoimaviranomaisia ja alan sidosryhmiä työmarkkinaosapuolet mukaan lukien.

– muodostaa uudelleen **yksiköiden välisen erityisryhmän tutkimaan autoteollisuuden tehtaiden sulkemisten ja toiminnan huomattavien supistamisten syitä sekä huolehtimaan jatkotoimenpiteistä**. Aiemmissa autoteollisuuteen liittyvissä tapauksissa erityistyhmä on ollut aktiivinen ja hyvin tehokas[34]. Erityisryhmä järkevöittäisi alaan liittyvien EU-rahastojen käyttöä (tarjoamalla teknistä tukea, vähentämällä odotusaikoja, antamalla neuvoja resurssien mahdollisimman tehokkaasta käytöstä, valvomalla ja raportoimalla).

– **kehottaa jäsenvaltioita harkitsemaan Euroopan globalisaatiorahaston (EGR) käyttöä** tehtaiden sulkemisten ja toiminnan merkittävien supistamisten yhteydessä.

– rohkaisee jäsenvaltioita hyödyntämään **joustavia työjärjestelyjä sekä niiden rahoittamista yhdessä Euroopan sosiaalirahaston kanssa** tarkoituksena tukea autoteollisuuden tuottajia, jotka saattavat tarvita lisäaikaa löytääkseen uusia tilaajia tehtaan sulkemisen tai sen toiminnan supistamisen jälkeen.

5. VALVOMINEN JA HALLINTO

Korkean tason CARS 21 -työryhmän parissa käydyissä rakentavat keskustelut ovat korostaneet tämän strategisesti merkittävän teollisuudenalan keskeisten (niin yksityiseltä kuin julkiseltakin sektorilta sekä kansalaisten parista peräisin olevien) sidosryhmien välisen vuoropuhelun jatkamisen hyötyä ja tarvetta. Lisäksi päivitetyssä teollisuuspolitiikkaa koskevassa tiedonannossa on peräänkuulutettu puhtaiden ajoneuvojen erityisryhmän muodostamista.

Komissio esityksenä on käynnistää CARS 2020 -prosessi valvomaan ja tarkastelemaan säännöllisesti CARS 21 -työryhmän suositusten ja toimintasuunnitelman täytäntöönpanoa. Prosessiin kuuluisi sherpa-ryhmän vuosittain valmistelema epävirallinen korkean tason tapaaminen. Johdonmukaisuuden ja jatkuvuuden nimissä ryhmän kokoonpano olisi samanlainen kuin CARS 21 -ryhmällä, mahdollisia mukautuksia pois sulkematta.

Lisäksi nimenomaan asiantuntijoille suunnattuja tapaamisia voitaisiin järjestää tarpeen mukaan komission tietopohjan parantamiseksi ja sidosryhmien kuulemiseksi laajemmin.

Komissio aikoo:

[34] Esimerkkeinä mainittakoon Volkswagenin Forestin ja MG Roverin West Midlandsin tapaukset.

– aloittaa vuonna 2013 **korkean tason CARS 2020 -prosessin**, jonka tarkoituksena on valvoa CARS 21 -ryhmän suositusten sekä toimintasuunnitelmassa nimettyjen toimenpiteiden täytäntöönpanoa.

– järjestää autoteollisuuden **talouden ja kilpailukyvyn kysymyksiä käsitteleviä asiantuntijatapaamisia tarpeen mukaan**.

On uuden kollegion päätettävissä, tullaanko prosessia jatkamaan esitetyssä muodossaan, vai onko säätäminen tai muokkaaminen kenties tarpeen.