



Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma

(COM(2025) 95 final)

(C/2025/5158)

Esittelijä: **Gonçalo LOBO XAVIER (PT – ryhmä I)**

Yhteisesittelijä: **Guido NELISSEN (BE – kat. 2)**

Lausuntopyyntö	Euroopan komissio, 13.5.2025
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 304 artikla
Vastaava elin	neuvoo-antava valiokunta ”teollisuuden muutokset”
Hyväksyminen CCM:ssä	10.7.2025
Hyväksyminen täysistunnossa	16.7.2025
Täysistunnon numero	598
Äänestystulos (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	186/4/2

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) tunnustaa autoteollisuuden keskeisen merkityksen Euroopan talouden strategisena pilarina sekä työllisyyden että teollisuuden arvonnäytteen kannalta ja korostaa tarvetta turvata alan kilpailukykyinen ja kestävä tulevaisuus.

1.2 Komitea kannattaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ilmastotavoitteita ja siirtymistä päästöttömään liikkumiseen ja korostaa, että tämän muutoksen yhteydessä on toteutettava vankkoja sosiaalisia ja taloudellisia toimenpiteitä, joilla ehkäistään EU:n alueiden ja yhteiskuntaryhmien välisen eriarvoisuuden syvenemistä.

1.3 ETSK kehottaa laatimaan autoteollisuusalalle kattavan **eurooppalaisen strategian oikeudenmukaisen ja kilpailukykyisen siirtymän varmistamiseksi**. Strategian tulee perustua osaamiseen, innovointiin, infrastruktuuriin ja kiertotalouteen tehtäviin investointeihin, ja siinä tulee kiinnittää erityistä huomiota pieniin ja keskisuuriin yrityksiin (pk-yritykset).

1.4 Komitea katsoo, että **työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu ja työntekijöiden aktiivinen osallistuminen** ovat keskeisiä muutosprosessin onnistumisen kannalta, ja kehottaa edistämään yhä ponnekkaammin ja rakentaviin tuloksiin pyrkien työehtosopimusneuvottelujen käymistä, työntekijöille tiedottamista ja heidän kuulemistaan sekä alakohtaista vuoropuhelua.

1.5 ETSK korostaa tarvetta tukea **alueita, joita siirtymä koettelee eniten, sekä heikoimmassa asemassa olevia työntekijöitä** – erityisesti pk-yrityksissä ja alihankintaverkostoissa monissa jäsenvaltioissa. Tätä varten tulee toteuttaa kohdennettuja uudelleen koulutusohjelmia, tehdä julkisia ja yksityisiä investointeja ja ottaa käyttöön EU:n varoja.

1.6 ETSK kehottaa Euroopan komissiota **sovittamaan sääntelyn vakauden ja johdonmukaisuuden sekä kohdennetun joustavuuden tasapainoisesti yhteen** erityisesti hiilidioksiditavoitteiden ja kestävien polttoaineiden kaltaisilla aloilla ja lisäämään kiireellisesti strategista riippumattomuutta kriittisten raaka-aineiden osalta, jotta voidaan edistää pitkän aikavälin suunnittelua ja säilyttää teollisuuden luottamus.

1.7 ETSK painottaa myös, että tarvitaan **koordinoitu eurooppalainen teollisuusstrategia**, jolla vastataan autoteollisuuden koko toimitusketjun rakenteellisiin haasteisiin. Haasteina ovat muun muassa riippuvuus kriittisistä raaka-aineista, Kiinan epäreilu kilpailu – paitsi suoraan ajoneuvojen tuonnin myös tuotantojärjestelmien suhteen – sekä geopolittiset jännitteet, jotka vaikuttavat toimitusketjuihin.

1.8 ETSK suosittelee, että **sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin käyttöönottoa nopeutetaan** ja että varmistetaan sen tasainen saatavuus kaikilla EU:n alueilla, jotta kaikilla on yhdenvertaiset mahdollisuudet käyttää kestäviä liikkumismuotoja.

1.9 ETSK korostaa, että on tärkeää **investoida** erityisesti akkuteknologiaa ja autojen ohjelmistoja koskevaan **koulutukseen ja T&K-toimintaan**, jotta Euroopan pääsisi jälleen johtoasemaan näillä keskeisillä aloilla.

1.10 ETSK peräänkuuluttaa autonomisia ja verkottuneita ajoneuvoja koskevien standardien ja määräysten yhdenmukaistamista **tällaisten ajoneuvojen testauksen ja yleisillä teillä käyttämisen tukemiseksi** sekä kuluttajien turvallisuuden ja luottamuksen varmistamiseksi.

1.11 ETSK kannustaa **monipuolistamaan kauppakumppanuuksia** ja lujittamaan suhteita kolmansien maihin, jotta voidaan vähentää riippuvuutta tietyistä markkinoista ja parantaa alan häiriönsietokykyä.

1.12 ETSK suosittelee, että **perustetaan nimenomaan autoteollisuusalan pk-yrityksille suunnattuja tukiohjelmia**, joiden avulla parannetaan niiden mahdollisuuksia saada rahoitusta, innovoida ja päästä kansainvälisille markkinoille ja tuetaan koulutus- ja uudelleen koulutusohjelmien toteuttamista edellä esitetyn mukaisesti.

1.13 Koska nyt käsiteltävä toimintasuunnitelma koskee ainoastaan arvoketjun alkupään toimijoita, ETSK kehottaa laatimaan vastaavan suunnitelman ketjun loppupäätä varten, sillä myös jälkimarkkinoilla on tärkeä rooli liikennealan hiilestä irtautumisen kannalta ja samat haasteet kuin autoteollisuuden arvoketjun muillakin lenkeillä.

1.14 ETSK kehottaa myös parantamaan koordinoitua ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa kaikissa liikenteen sähköistämistä tukevista aloitteista, koskivatpa ne taloudellisia tai muita kuin taloudellisia näkökohtia (esim. ”älykkäät kaupungit”).

2. Tulevat haasteet

2.1 EU:n autoteollisuus on ollut maailmanluokan teknisen osaamisen ja erittäin ammattitaitoisen työvoiman siivittämänä menestystarina vuosikymmenten ajan. Se oli toisen teollisen vallankumouksen aikana yksi johtavista aloista, nousi maailman kärkeen ja tarjosi työpaikkoja ja talouskasvua.

2.2 Autoteollisuus ja sen laaja toimitusketju ovat tänä päivänäkin Euroopan teollisuusrakenteen tärkeä valtti. Autoteollisuus on myös digitaalisen ja vihreän siirtymän ytimessä. Ala tarjoaa työtä 3,5 miljoonalle hengelle (yli 11 % Euroopan valmistusteollisuuden työpaikoista), joista 2,4 miljoonaa työskentelee autonvalmistuksessa ja autoteollisuuden alihankkijoiden palveluksessa ja loput muilla aloilla, kuten kemian- ja tekstiiliteollisuudessa. Autojen tuotantoon liittyy laaja arvoketjun loppupään ekosysteemi, joka työllistää 4,5 miljoonaa ihmistä huolto- ja korjausalailla, jälleenmyyjien palveluksessa, huoltoasemilla ja katsastuksessa. Alan t&k-intensiteetti on poikkeuksellisen korkea, sillä se käyttää tutkimus- ja kehittämistoimintaan 15 prosenttia bruttonominalisäyksestään – mikä on 32 prosenttia kaikista t&k-menoista EU:ssa – ja sen kauppapaseen ylijäämä oli huomattava, 89,3 miljardia euroa vuonna 2024. Autoteollisuudella ovat kuitenkin edessään murroksen ajat, sillä alalla tapahtuu parhaillaan merkittävä muodonmuutos. Autoalan kasvuhuippu on läntisessä maailmassa jo saavutettu, ja uudet tulokkaat (Aasian ja Tyynenmeren alueelta, Yhdysvalloista ja tietotekniikka-alalta) valtaavat aggressiivisesti vakiintuneiden toimijoiden markkinaosuuksia. Geopolittiset jännitteet ovat lisääntymässä, mikä häiritsee toimitusketjuja ja kansainvälistä kauppaa. Ajoneuvoteknologia muuttuu ennennäkemätöntä vauhtia, ja digitaaliset liiketoimintamallit mullistavat jälkimarkkinoita.

Alan tulevaisuutta muovaavat seuraavat neljä megatrendiä:

- a) Globalisaatiosta alueellistumiseen: Edellisten vuosikymmenten laajempi suuntaus kohti globalisaatiota on pysähtymässä geopolittisten jännitteiden, protektionististen toimenpiteiden ja toimitusketjujen lyhentymisen vuoksi, ja Kiinasta on tullut sähköajoneuvojen ja akkujen kasvun moottori. Tämä kehitys tekee globalisaatiostrategioista monimutkaisempia ja tukee suuntausta kohti ”paikallisilta paikallisille” -mallia tuotteiden valmistuksessa.

- b) Ihmisen älyn varasta tekoälyn hyödyntämiseen: Ajoavustinjärjestelmien (ADAS) määrä kasvaa jatkuvasti, ja kehitys johtaa kohti itseohjautuvien autojen kysyntäperusteista käyttöä. Tekoälyteknologia tukee tätä suuntausta.
- c) Laitteistoista ohjelmistoihin: Autot tukeutuvat vastaisuudessa yhä enemmän ohjelmistopalustoihin, ja ohjelmistopohjaisista ominaisuuksista tulee todennäköisesti hallitseva ostokriteeri. Tämä pitää sisällään myös jälkimarkkinoiden digitalisoitumisen (sekä niiden organisointitavan että autojen huollon osalta).
- d) Polttomoottoreista sähköajoneuvoihin: Sähköajoneuvojen osuuden kasvu johtaa rakenteellisiin muutoksiin arvoketjussa, mukaan lukien integrointi energiajärjestelmään.

2.3 Vastatakseen näihin ennennäkemättömiin haasteisiin Euroopan komissio esitti 5. maaliskuuta 2025 Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman. Suunnitelma pohjautuu muun muassa liikennemuotosiirtymää koskevaan aloitteeseen ja Draghin raporttiin sekä Euroopan autoteollisuuden tulevaisuudesta käytävän strategisen vuoropuhelun tuloksiin.

Toimintasuunnitelma sisältää 41 toimea, joten se on hyvin kattava. Monet väline-ehdotukset ovat ilmoituksia ja aikomuksia, ja niiden täytäntöönpano edellyttää päätöksentekijöiltä ja sidosryhmiltä vahvaa sitoutumista kaikilla tasoilla. Myös tapa, jolla teollisuus mukautuu nopeasti muuttuvaan autoteollisuuden toimintaympäristöön, on ratkaisevan tärkeä.

3. Digitalisaation avulla kohti autoalan uutta ajattelutapaa

3.1 Autoteollisuus on siirtymässä laitteistoista ohjelmistoihin ja mekaniikasta elektroniikkaan. Datasta ja datavetoisesta innovoinnista on tulossa yhä tärkeämpi tekijä, ja ne voivat tuottaa merkittäviä (tehokkuus- ja kestävyys)hyötyjä: ajamisen automatisoituminen, logistiikan ja koko arvoketjun tehostuminen, (tuotanto)prosessien optimointi, ennakkoiva huolto digitaalisia kaksosia hyödyntäen ja käyttöään päättymiseen liittyvän prosessin digitalisoituminen. Tuloksena on, että liikkumismuotojen ekosysteemi houkuttelee yhä enemmän digitaali- ja teknologiayrityksiä, mutta samaan aikaan perinteisten autonvalmistajien haasteena on investoida ajoneuvojen ohjelmistoteknologiaan. Tämä kehitys muovaa alaa ja johtaa lopulta tekoälyä hyödyntävien, verkotettujen ja autonomisten ajoneuvojen käyttöönottoon.

3.2 Euroopan autoteollisuus on tutkimuksessa ja kehittämisessä kaiken kaikkiaan ykkössijalla mutta jäljessä tieto- ja viestintätekniikan alan t&k-toiminnassa. EU:sta puuttuvat lisäksi suuret digitoimijat (verrattuna Yhdysvaltoihin) ja autoteollisuuden uudet tulokkaat (verrattuna Kiinaan), mikä heikentää EU:n johtoasemaa autoalalla.

3.3 Digitalisaatiosta olisi tultava Euroopan autoteollisuudelle kilpailuetu. Jotta tieto- ja viestintätekniikan t&k-toiminnan tämänhetkistä kuilua saataisiin kurottua umpeen ja jotta verkottuneen ja automatisoidun liikenteen tarjoamat mahdollisuudet voidaan hyödyntää kaikilta osin, EU:n olisi

- laadittava etenemissuunnitelmia ja investointiohjelmia, joilla edistetään liiketoiminnallisia edellytyksiä siirtyä teollisuudessa kuljettajan ajamista ajoneuvoista täysin verkottuneisiin ja automaattisiin ajoneuvoihin.
- järjestettävä koko ekosysteemin (myös arvoketjun loppupään) kattavaa teollisuusyhteistyötä (kuten ehdotettu eurooppalainen verkottuneiden ja autonomisten ajoneuvojen allianssi), joka edistää mukautumista yhteisiin tietoteknisiin alustoihin, tekoälyratkaisuihin, standardeihin ja avoimen lähdekoodin ohjelmistoihin sekä niiden kehittämistä ja auttaa siten vähentämään riippuvuutta teknologiajäteistä ja välttämään kalliiksi käyvää pirstaleisuutta.
- luotava verkottuneille ja automaattisille ajoneuvoille suotuisat kysyntäolosuhteet. Vaikka tällaiset ajoneuvot luovat arvoa loppukäyttäjille (saumattomat yhteydet, ennakkoiva huolto, automaattiset päivitykset, ei onnettomuuksia, tietoviihdejärjestelmät), kuluttajahyväksynnässä on vielä parannettavaa turvallisuusongelmien sekä ohjelmistojen luotettavuuden ja verkottuneiden ja automaattisten ajo-ominaisuuksien hinnan osalta.
- laadittava (yhdenmukaistettu) sääntelykehys, jotta sääntely tukee verkottuneiden ja automaattisten ajoneuvojen laajamittaista testausta; taattava yritysille, asiakkaille ja yhteiskunnalle oikeusvarmuus (esim. sen määrittäminen, mikä taho on vastuussa, kun tapahtuu onnettomuus) ja tuettava verkottuneiden ja automaattisten ajoneuvojen käyttöönottoa.

- arvioitava verkottuneisiin ja automaattisiin ajoneuvoihin perustuvan liikennejärjestelmän ja uusien liikkumismallien (kysyntäperusteinen liikenne, liikkuminen palveluna, autojen integrointi sähköverkkoon, joukko- ja yksityisliikenteen yhteenliittäminen) sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia ja edistettävä vaihtoehtoisia liiketoimintamalleja, kuten kaupunkiliikennepalvelujen alustaosuuskuntia.
- kiinnitettävä asianmukaista huomiota digitaaliteknologian vaikutukseen tuotantoprosesseihin ja työn organisointiin.
- kehitettävä edelleen ja otettava käyttöön kriittisiä digitaalisia infrastruktuureja reaaliaikaisen ja korkealaatuisen datan ja tiedon vaihtamiseksi ajoneuvojen kanssa, jotta voidaan parantaa automaatiota, turvallisuutta ja tehokkuutta.
- kehitettävä yhdenmukainen malli ja selkeä aikataulu autonomisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten.
- nopeutettava sellaisen lainsäädännön antamista, jolla helpotetaan ajoneuvossa olevien tietojen oikeudenmukaista, turvallista ja tehokasta saamista kaikkien autoteollisuusekosysteemin toimijoiden käyttöön (autodatasäädös).
- investoitava yksinkertaistamiseen vaarantamatta kuitenkaan EU:n johtoasemaa kestävyyskysymyksissä.

4. Puhtaan liikkumisen lisääntyminen

4.1 Vuonna 2023 sähköajoneuvojen osuus rekisteröidyistä uusista autoista oli Euroopassa 22,3 prosenttia (14,6 % akkusähköajoneuvoja ja 7,7 % lataushybridiejä). Keskeisiä haasteita ovat sähköajoneuvojen suhteellisen korkea hinta, verkkokapasiteetin puute, akkusähköajoneuvojen heikko kannattavuus, epävarmuus sähköajoneuvojen korjattavuudesta, sähköajoneuvojen alhainen jäännösarvo (teknologian nopean kehityksen vuoksi) ja latausinfrastruktuurin epätasainen jakautuminen. Lisäksi Euroopan alkuperäiset laitevalmistajat ja tavarantoimittajat tukeutuvat vahvasti lataushybriditeknologiaan, joka on siirtymävaiheen teknologia, jonka pitkän aikavälin näkymät ovat akkusähköajoneuvoihin verrattuna heikkommat.

4.2 ETSK katsoo, että EU:n on tehostettava siirtymistä puhtaaseen liikkumiseen seuraavin keinoin:

- Pyritään saamaan kuluttajat vakuuttumaan sähköajoneuvoista alentamalla niiden hinnan vihreää preemiota eli ympäristöystävällisen valinnan lisähintaa sekä taloudellisin että muin kannustimin ja tarjoamalla myös oikeusvarmuutta ja takuita.
- Luodaan yhtenäinen lähestymistapa sähköiseen liikkumiseen, jotta nopeasti kehittyvien ja kehityksessä jälkeen jääneiden markkinoiden välistä kasvavaa kuilua saadaan kurottua umpeen. Kysyntäkannustimia koordinoimalla olisi annettava alalle osviittaa kysynnän tulevasta kehityksestä.
- Ehkäistään väestön kahtiajakoa niihin, joilla on varaa ajaa sähköautolla tai omistaa sähköauto, ja niihin, joiden on yhä käytettävä vanhaa, entistä raskaammin verotettavaa polttomoottoriajoneuvoa, johon kohdistuu jatkuvasti enemmän rajoituksia. Kahtiajakoon voitaisiin puuttua käyttämällä sosiaalisesta ilmatorahastosta ja EU:n uudesta päästökauppa-järjestelmästä saatavia tuloja sosiaalisin perustein toteutettavan leasing-vuokrauksen kehittämiseen.
- Kehitetään – toisena ratkaisuna – kohtuuhintaisia EU:n sähköajoneuvoja koskeva alusta pienten EU:ssa valmistettujen sähköajoneuvojen kysynnän yhdistämiseksi.
- Tehdään mittavia investointeja latausinfrastruktuuriin. Tulevaan kestävä liikenteen investointisuunnitelmaan olisi sisällytettävä määrätietoisia toimia latausinfrastruktuurin rahoituksen lisäämiseksi. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetusta on pantava nopeasti täytäntöön, jotta saadaan toteutettua tavoite asentaa EU:n tärkeimpiin liikennekäytäviin 60 kilometrin välein kuorma-autoille tarkoitettuja nopeita latausasemia.
- Pyritään vähähiilistämään yritysten ajoneuvokalustoja. Tämä on nopea keino lisätä sähköajoneuvojen käyttöä, sillä Euroopassa 60 prosenttia uusien autojen rekisteröinneistä tehdään tässä segmentissä.
- Kehitetään julkisten latausasemien hinnoittelujärjestelmiä oikeudenmukaisiksi, avoimiksi ja selkeiksi ja parannetaan niiden yhteentoimivuutta.

- Vahvistetaan ja digitalisoidaan sähköverkkoinfrastruktuuria (älykkäät verkot), jotta voidaan pienentää sitä riskiä, että sähköajoneuvojen lataamisesta aiheutuva kasvava kuormitus ylittää nykyisen energiainfrastruktuurin kantokyvyn, mukaan lukien älylataukseen (V1G) ja kaksisuuntaiseen lataukseen (V2G) liittyvät teknologiat.
- Kehitetään kiertotaloutta autoteollisuuden siirtymän keskeisenä pilarina. Tähän sisältyvät ajoneuvojen ja komponenttien suunnittelu uudelleenkäyttöä, korjausta ja kierrätystä silmällä pitäen (ekologinen suunnittelu), ekologisen kierron sulkeminen (kierrätys) ja elinkaariarvioinnin nivominen kaikkiin julkisiin hankintamenettelyihin ja kannustinjärjestelmiin.
- Autetaan kuluttajia tekemään tietoon perustuvia päätöksiä esimerkiksi ottamalla käyttöön auton ekopassi tai autojen korjattavuusindeksi ja tunnustamalla korjauttamisoikeus.
- Tehdään sähköajoneuvojen ja niiden tuotantoon liittyvien teollisten prosessien ympäristövaikutuksista kattava elinkaariarviointi sen varmistamiseksi, että hiilestä irtautumista koskevat tavoitteet saavutetaan lisäämättä ympäristöhaittoja muualla arvoketjussa, myöskään EU:n ulkopuolella.
- Ehkäistään arvon menetyksiä (mukaan lukien inhimillinen pääoma ja teknologiset valmiudet) kehittämällä ohjelmia (myös tukemalla työntekijöiden yritysostoja) sen edistämiseksi, että lukuisat polttomootoriajoneuvoihin keskittyvästä toiminnasta riippuvaiset alihankkijat – erityisesti taloudellisesti haavoittuvilla alueilla – siirtyvät puhtaaseen teknologiaan.

5. Työvoimasiirtymästä huolehtiminen

5.1 Tuotantoprosessien ja toimitusketjujen muutoksilla on suuria vaikutuksia autoteollisuuden työllisyysrakenteeseen. Siirtymä voi aiheuttaa työttömyyttä autoteollisuusalueilla ja ajaa polttomoottoritoimitusketjujen pk-yrityksiä lopettamaan toimintansa. Akkusähköajoneuvojen tuotanto on vähemmän työvoimavaltaista, koska niissä on vähemmän komponentteja kuin polttomootoriajoneuvoissa, ja lisäksi autojen kysynnän kasvu on pysähtynyt. Tämä merkitsee sitä, että metalli- ja konepaja-alan työntekijöiden kysyntä vähenee. Vuonna 2024 Eurofoundin ylläpitämään Euroopan rakenneuudistuksen seurantavälineeseen kirjattiin 104 ilmoitusta uudelleenjärjestelyistä, jotka koskivat 94 597:ää työntekijää (joista 35 000 VW:llä).

5.2 Samaan aikaan autoteollisuudessa on kaikilla tasoilla pulaa digitaalisesta työvoimasta.

Sähköisen liikkumisen arvoketjussa (elektroniikka, akut, sähköverkot, liikkumispalvelut, digitaaliteknologiat, tekoäly) syntyy kuitenkin uusia työpaikkoja, mutta luultavasti toiseen paikkaan ja aikaan ja täysin erilaisin osaamisedellytyksin.

5.3 Jotta suuri määrä työntekijöitä ei jäisi keltasta ja jotta autoteollisuuden siirtymä olisi mahdollinen, tarvitaan laajamittaisia ja kohdennettuja tukiohjelmia työntekijöiden auttamiseksi sopeutumaan uuteen teknologiaan ja sujuvan työpaikasta toiseen siirtymisen mahdollistamiseksi kaikille työntekijöille, joihin siirtymä vaikuttaa. Tämä on erittäin tärkeää myös sosiaalisten jännitteiden ehkäisemiseksi ja poliittisen vakauden ylläpitämiseksi.

5.4 ETSK pitää seuraavia toimia tärkeinä työvoiman valmistamiseksi alan vihreään ja digitaaliseen murrokseen:

- Ennakoidaan ja hallitaan muutoksia hyvissä ajoin (esim. ehdotetun Euroopan oikeudenmukaisen siirtymän seurantakeskuksen ja Euroopan globalisaatiorahaston muutosten avulla).
- Perustetaan EU:n laajuisia ja monialaisia uudelleen- ja täydennyskoulutusohjelmia, joissa keskitytään erityisesti niihin alueisiin, jotka ovat erittäin riippuvaisia autoteollisuudesta. (Voidaan hyödyntää sosiaalista ilmastorahastoa, tehdä nettonollateollisuussäädöksen kaltainen akkuja koskeva aloite tai perustaa autoteollisuutta varten oikeudenmukaisen siirtymän rahasto 2.0.) Koulutusohjelmien tehokkuutta voidaan lisätä koordinoimalla kaikkia uudelleenkoulutustoimia asianmukaisesti autoteollisuuden toimitusketjussa ja tekemällä yhteistyötä muiden teollisuudenalojen ja eri maiden työmarkkinoiden kanssa. Täydennyskoulutuksen tukemiseksi tulee toteuttaa DRIVES-aloitteen, autoteollisuuden osaamisallianssin ja äskettäisen osaamisunionin kaltaisten aloitteiden jatkotoimia.
- Pyritään korjaamaan pula sellaisista työntekijöistä, joilla on asianmukaiset digitaaliset taidot (kiinnittäen erityishuomiota sukupuolten väliseen epätasapainoon), esimerkiksi parantamalla synergioita teollisuuden ja teknisten yliopistojen välillä, tekemällä STEM-aineisiin liittyvää koulutusta tunnetuksi, laajentamalla työssäoppimisjärjestelmiä ja edistämällä elinikäistä oppimista.

- Kiinnitetään erityistä huomiota arvoketjun loppupään lukuisiin itsenäisiin pk-yrityksiin tarjoamalla ajantasaisia koulutusvälineitä ja tukemalla oppisopimusjärjestelmiä, joissa alalla on pitkät perinteet.
- Kehitetään EU:n osaamispassi ja yhdenmukaistetaan EU:n sertifiointijärjestelmiä (mukaan lukien pienet osaamiskokoonaisuudet ja epävirallisesti hankitut taidot) sen varmistamiseksi, että taidot dokumentoidaan asianmukaisesti ja että ne ovat siirrettävissä EU:ssa.
- Käynnistetään mielekäs työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu ja informoidaan ja kuullaan sidosryhmiä hyvissä ajoin kaikilla tasoilla siirtymähaasteisiin vastaamiseksi ja rakentavien ratkaisujen löytämiseksi.
- Huomioidaan alueellinen ulottuvuus osallistamalla koordinoitusti kaikki sidosryhmät (työmarkkinaosapuolet, tutkimuslaitokset, aluekehitysvirastot, koulutuksen tarjoajat, autoteollisuuden klusterit jne.).
- Torjutaan sähkövaaroista ja uusista pilaavista aineista johtuvia uusia työterveys- ja työturvallisuusriskejä.
- Perustetaan SURE 2.0 -rahasto tukemaan lomautusjärjestelmiä, joiden avulla työntekijät voidaan pitää yritysten palveluksessa seisokkien aikana.

6. Kilpailukyky

EU:n autoteollisuudella on edessään ennennäkemättömiä kilpailukykyhaasteita. Euroopan alkuperäiset laitevalmistajat ovat tukeutuneet pitkään kasvumoottori Kiinaan, mutta vienti Kiinaan on supistunut kun taas tuonti Kiinasta (myös Kiinassa toimivien läntisten autonvalmistajien tuontitoiminta) lisääntyy voimakkaasti. EU:n kauppavaje kasvaa nopeasti myös osien ja komponenttien lohossa. Trumpin asettamien tullien takia 750 000 auton vienti Euroopasta Yhdysvaltoihin on vaakalaudalla. Yhdysvaltojen autoteollisuus hyötyy lisäksi johtavista teknologiayrityksistä, jotka edistävät tekoälyn, autonomisen ajamisen ja yhteenliitettävyyden kehittämistä. Eurooppalaiset autonvalmistajat ovat sitä paitsi siirtyneet sähköajoneuvoteknologiaan hitaammin kuin useimmat kiinalaiset kilpailijat, ja Japani ja Etelä-Korea ovat nousseet varhaisessa vaiheessa edelläkävijöiksi akkuteknologiassa.

Euroopan autoteollisuuden ekosysteemi on edelleen erittäin riippuvainen kolmansista maista keskeisten komponenttien ja teknologioiden osalta. Tämä koskee esimerkiksi akkuja, puolijohteita, harvinaisia maametalleja ja kriittistä digitaalista infrastruktuuria.

6.1 Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyn palauttamiseksi on tärkeää kehittää toimia seuraavilla osa-alueilla:

- Puututaan epäterveisiin kaupan käytäntöihin hyödyntämällä määrätietoisesti ja ennakoivasti kaupan suojatoimia. Tuontiautonomia on myös valvottava tiukemmin, jotta voidaan arvioida, ovatko ne eurooppalaisten normien, kuten REACH-asetuksen, mukaisia.
- Vahvistetaan keskeisten teknologia-alojen (esim. akut, sirut, ohjelmistot ja tekoäly) alueellisia teollisuusekosysteemejä.
- Tuetaan autoalan innovointiin ja teolliseen käyttöönottoon liittyviä laajamittaisia yleiseurooppalaisia investointeja esimerkiksi Euroopan yhteistä etua koskevien tärkeiden hankkeiden (IPCEI), Euroopan strategisten teknologioiden kehysvälineen (STEP) ja Euroopan investointipankin avulla.
- Uudistetaan kilpailupolitiikkaa sellaisten strategisten allianssien ja sulautumien mahdollistamiseksi, joiden tuloksena syntyy eurooppalaisia toimijoita, jotka ovat riittävän suuria pystyäkseen kilpailemaan maailmanlaajuisesti, erityisesti digitaalitekniikan ja autoteollisuuden vihreän teknologian alalla.
- Edistetään vientiä. Tulee solmia uusia kauppasopimuksia ja vauhdittaa meneillään olevia neuvotteluja, mukaan lukien EU:n ja Mercosurin välisen sopimuksen ratifiointi (vahvoine kestävyystä koskevina lukuineen).
- Kavennetaan kustannuseroa Kiinaan käyttämällä vakimuotoisia laitteisto- ja ohjelmistoalustoja ja pitkälle standardoituja akkuyksiköjä sekä saattamalla energiakustannukset EU:n tärkeimpien kilpailijoiden kustannusten tasalle.

- Houkutellaan Eurooppaan ulkomaisia suoria investointeja, sillä näin voidaan osaltaan vahvistaa autoteollisuuden ekosysteemiä. Investointien ehdoksi on kuitenkin asetettava teknologian siirto, integrointi paikallisiin arvoketjuihin sekä t&k- tai suunnittelukeskusten perustaminen.
- Tehostetaan ja yksinkertaistetaan hallintoa kiinnittäen erityistä huomiota pk-yrityksiin. Huolehditaan siitä, että uusien säännösten läpimenoajat ovat linjassa uusien autojen tuotesyklin kanssa. Lisäksi on äärimmäisen tärkeää parantaa EU:n sisäistä sääntelyn koordinoitua, sillä EU:n päätöksentekoprosessien monimutkaisuus johtaa tehottomuuteen ja vaikeuttaa hallintoa.
- Tuetaan strategioita, joissa kriittisiä toimitusketjuja siirretään takaisin Eurooppaan ja ystävällismielisiin maihin. Tätä varten olisi esimerkiksi laadittava kattava toimintalinjaus autoalan ja strategisten komponenttien kotimaisuusastevaatimuksista. Alkuperäsääntökehys on järeä väline, jota voidaan käyttää kauppapolitiikan lisäksi myös julkisissa hankinnoissa, kannustinjärjestelmissä (leasing-vuokraus sosiaalisin perustein) ja ulkomaisten suorien investointien seurannassa. Kotimaisuusastetta koskevilla säännöillä olisi myös estettävä tullien kiertäminen siten, että perustetaan tehtaita, jotka vain kokoavat autosasetteja tuottamatta itse paljonkaan arvonlisää.

Bryssel 16. heinäkuuta 2025.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Oliver RÖPKE