



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.11.2017
COM(2017) 675 final

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

Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen

**Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia
sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä**

”Haluan Euroopan johtavan ilmastonmuutoksen torjuntaa.

Komissio haluaa tehdä teollisuudestamme vahvempaa ja kilpailukykyisempää.

*Siksi kehotankin autoteollisuutta kertomaan totuuden ja korjaamaan tilanteen.
Sen sijaan että autoteollisuus etsii porsaanreikiä, sen pitäisi investoida
tulevaisuuden puhtaisiin autoihin.*

*Piakkoin annamme ehdotuksia, joilla vähennetään liikenteen
hiilidioksidipäästöjä.”*

Puheenjohtaja Jean-Claude Juncker,
Unionin tilaa käsittelevä puhe, 13. syyskuuta 2017

1. Johdanto

Ilmastonmuutos on nykyisin yksi ihmiskunnan suurimmista haasteista. Maapallon tulevaisuus on vaakalaudalla. Kansainvälinen yhteisö tunnusti tämän seikan Pariisissa joulukuussa 2015, kun saatiin aikaan todella historiallinen ilmastopöytäkirja. Pariisin sopimus osoitti, että siirtyminen uudenaikaiseen ja vähähiiliseen yhteiskuntaan ei ole vain välttämätöntä vaan myös mahdollista.

Euroopan unioni on ottanut johtoaseman näyttämällä esimerkkiä. EU:n toimet, joilla edistetään ilmastonmuutoksen torjumista maailmanlaajuisesti, ovat keskeisiä EU:n myönteisessä uudistusohjelmassa, jolla ”*autetaan luomaan Eurooppa, joka suojelee, puolustaa ja tarjoaa mahdollisuuksia*”¹. **Siirtyminen uudenaikaiseen ja vähähiiliseen talouteen** on Euroopan komission keskeinen poliittinen painopiste ja keskeisellä sijalla kehitettäessä **joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastonmuutospolitiikkaa**. Tavoitteena on vahvistaa Euroopan kykyä vastata ilmastonmuutoksen tuomaan haasteeseen ja parantaa kansalaisten elämänlaatua samalla, kun säilytetään teollisuuden kilpailukyky EU:ssa ja parannetaan sitä, jotta voidaan luoda työpaikkoja ja kestävää talouskasvua sekä edistää innovointia uusiutuvan energian teknologioihin. Tämä tarkoittaa, että pyritään saavuttamaan johtoasema innovaatioiden, digitalisoinnin ja vähähiilisten ratkaisujen kehittäjänä². Tällainen kehitys voi aiheuttaa myös häiriöitä, sillä samalla kun luodaan uusia työpaikkoja, vanhoja katoaa, mikä edellyttää uusia taitoja ja uudelleen koulutusta. Siirtyminen vähähiiliseen talouteen on sen vuoksi niin mahdollisuus kuin haaste EU:n teollisuudelle.

Liikenneala tuo valtavan panoksen EU:n talouteen, työllisyyteen ja kansalaisten liikkuvuuteen. Kuljetus- ja varastointiala työllistää EU:ssa yli 11 miljoonaa ihmistä. Se muodostaa yli viisi prosenttia unionin koko työvoimasta³ ja tuottaa lähes viisi prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta⁴. Sen osuus on noin 20 prosenttia EU:n viennistä tärkeimmille kauppakumppaneilleen.

Samaan aikaan liikenne kuitenkin tuottaa hyvin paljon kasvihuonekaasupäästöjä Euroopassa – ainoastaan energia-ala tuottaa enemmän – sekä aiheuttaa yhä enemmän ilmansaasteita kaupunkialueillamme. Kaikkien ennusteiden mukaan liikenne vain jatkaa kasvuaan Euroopassa. Vuosina 2010–2050 matkustajaliikenteen arvioidaan lisääntyvän noin 42 prosenttia. Rahtiliikenteen arvioidaan lisääntyvän 60 prosenttia⁵. Niinpä kestävä liikkuvuusjärjestelmän toteuttaminen on entistäkin haastavampaa.

Liikenne aiheuttaa lähes neljänneksen Euroopan kasvihuonekaasupäästöistä ja on tärkein syy kaupunkien huonolle ilmanlaadulle, joka uhkaa vakavasti kansanterveyttä. Maantieliikenne aiheuttaa yksinään lähes viidenneksen EU:n kokonaispäästöistä ja 73 prosenttia liikenteen päästöistä⁶.

¹ Puheenjohtaja Junckerin Euroopan unionin tilasta (2016) 14. syyskuuta 2016 pitämä puhe, Eurooppa-neuvoston päätelmät 24. lokakuuta 2014.

² COM(2017) 479.

³ Eurostat, työvoimatutkimus, 2016, NACE H: ”Kuljetus ja varastointi”.

⁴ Eurostat, kansantalouden tilinpito, 2014, NACE H: ”Kuljetus ja varastointi”.

⁵ Kaikki viitetiedot löytyvät komission yksiköiden valmisteluasiakirjasta SWD (2017) 177.

⁶ Liikenteen saasteet aiheuttavat EU:ssa lähes kolme kertaa enemmän ennen aikaisia kuolemia kuin liikenneonnettomuudet. Lisäksi miljoonat kärsivät elinikäisistä hengityselinsairauksista ja sydän- ja verisuonitaudeista.

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

Jollei toteuteta toimia päästöjen vähentämiseksi, vaarana on, että liikenteestä tulee suurin päästöjen aiheuttaja. Tämä vesittäisi muilla aloilla tapahtuneen edistyksen ja vaarantaisi EU:n kyvyn saavuttaa yleiset tavoitteet päästöjen vähentämisestä. **Sen vuoksi liikenteen päästöjen suhteen on toimittava päättäväisesti.**

Tavoite vähäpäästöisestä liikkuvuudesta on keskeisellä sijalla EU:n tämän alan ydinstrategioissa ja erityisesti helmikuussa 2015 esitetyssä energiaunionistrategiassa, jossa todettiin, että siirtyminen energiatehokkaaseen ja vähähiiliseen liikenteeseen on ratkaisevan tärkeää⁷. Tämän jälkeen esitettiin konkreettisia toimenpiteitä heinäkuussa 2016 hyväksytyssä vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa strategiassa. Näitä toimenpiteitä pannaan parhaillaan täytäntöön⁸. Aiemmin tänä vuonna julkaistiin Eurooppa liikkeellä -aloite vastauksena liikennealalla parhaillaan käynnissä oleviin perustavanlaatuisiin muutoksiin. Siinä esitettiin suunnitelma sosiaalisesti oikeudenmukaisesta siirtymisestä puhtaaseen, kilpailukykyiseen ja verkotettuun liikkuvuuteen. Tiedonannon yhteydessä esitettiin ensimmäinen ehdotuspaketti⁹. Komissio esitteli hiljattain EU:n uudistetun teollisuuspoliittisen strategian, jonka tavoitteena on voimaannuttaa Euroopan teollisuutta, jotta se voi jatkossakin luoda työpaikkoja ja kestäväää kasvua tässä muuttuvassa ja haastavassa ympäristössä¹⁰.

Eurooppa liikkeellä -aloitteen¹¹ mukaisessa tämänpäiväisessä ehdotuspaketissa keskitytään auttamaan Euroopan autoteollisuutta ja liikennealaa valmistautumaan tulevaan. Tämä tehdään vahvistamalla oikeanlaiset edellytykset ja kannustimet, jotta **teollisuus voi olla maailmanlaajuisesti kilpailukykyistä, tuottaa innovaatioita sekä luoda kasvua ja työpaikkoja.** Ehdotettujen toimenpiteiden tavoitteena on samaan aikaan varmistaa, että tulevaisuuden liikkuvuus on **kaikkien kannalta puhdasta, helppokäyttöistä ja kohtuuhintaista** ja että kuluttajien luottamus voidaan palauttaa. Tämä on olennaisen tärkeää, sillä autoteollisuuden aiheuttama päästöskandaali on nakertanut kuluttajien luottamusta dieselautojen päästöjä kohtaan. Tarvitaan vankat säännöt, joiden noudattamista valvotaan asianmukaisesti. Lisäksi eurooppalaisilla on oltava helppokäyttöisiä ja kohtuuhintaisia liikennevaihtoehtoja fossiililla polttoaineilla kulkeville ajoneuvoille. Investoinnit vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin on tarpeen kohdentaa ja koordinoita vastaavalla tavalla.

Tämä paketti sisältää selkeät, realistiset ja valvottavissa olevat säännöt, joilla autetaan varmistamaan tasapuoliset toimintaedellytykset alan toimijoiden kesken Euroopassa ja lisätään toimijoiden uskottavuutta. Paketilla myös linjataan selkeästi, miten edetään niiden sitoumusten saavuttamisessa, joista EU sopi Pariisin sopimuksessa. Sillä myös edistetään innovointia uusiin teknologioihin ja liiketoimintamalleihin sekä tehokkaampaa kaikkien liikennemuotojen käyttöä tavaroiden kuljetukseen. Tähän pakettiin sisällytetyillä edistävillä toimenpiteillä autetaan lisäksi varmistamaan sujuva siirtyminen ja tehdään etenemisestä ennakoitavampaa. Kuluttajat ovat valmiit siirtymään puhtaisiin ajoneuvoihin ja muihin puhtaisiin liikkuvuusratkaisuihin ainoastaan, jos käytettävissä on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria ja jos he pystyvät tekemään tietoon perustuvia arvioita tarjolla olevien erityyppisten polttoaineiden kustannuksista ja siitä, mitä muita kustannuksia

⁷ COM(2015) 80.

⁸ COM(2016) 501.

⁹ COM(2017) 283.

¹⁰ COM(2017) 479.

¹¹ Tämä paketti perustuu useisiin Euroopan komission muihin strategisiin toimintalinjoihin. Niitä ovat esimerkiksi investointiohjelma, pääomamarkkinaunioni, digitaaliset sisämarkkinat, Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilari ja osaamisohjelma, ilmastotoimet ja kiertotalous.

ajoneuvon omistamiseen sen koko käyttöajan ajan liittyä. Näillä toimenpiteillä myös halutaan saattaa uudet liikkuvuuspalvelut kaikkien eurooppalaisten ulottuville ja tarjota uusia tulevaisuudennäkymiä autoteollisuuden työntekijöille, yhteisöille ja arvoketjun osille sekä muille, jotka voivat kärsiä tästä siirtymästä.

Uusilla **hiilidioksidipäästöjä koskevilla vaatimuksilla** autetaan autonvalmistajia hyödyntämään innovaatioita ja tuottamaan markkinoille vähäpäästöisiä ajoneuvoja. **Puhtaita ajoneuvoja koskevalla direktiivillä** edistetään puhtaita liikkuvuusratkaisuja julkisissa hankintamenettelyissä ja luodaan siten vankka perusta kysynnän kiihdyttämiseksi ja puhtaiden liikkuvuusratkaisujen laajemmalle käyttöönotolle. Paketti sisältää myös joukon investointien tukitoimenpiteitä **vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin ottamiseksi käyttöön koko Euroopan laajuisesti** sekä asiaan liittyvät yhteiset vaatimukset. Parhaillaan laaditaan **menetelmiä, joiden avulla kuluttajat voisivat vertailla hintoja helposti. Yhdistetyistä kuljetuksista annetun direktiivin** tarkistuksella edistetään eri liikennemuotojen (esim. kuorma-autojen ja junien) yhdistettyä käyttöä tavarankuljetuksissa. **Linja-autoliikenteestä annetulla direktiivillä** edistetään kaukoliikenteen linja-autoyhteyksien kehittämistä Euroopassa ja luodaan vaihtoehtoja henkilöautojen käytölle. Direktiivi edistää myös osaltaan liikenteen päästöjen ja ruuhkien vähentämistä. Näillä aloitteilla myös edistetään EU:n integroitua teollisuuspolitiikkaa¹². Tavoitteena on keksiä ja tuottaa tulevaisuuden ajoneuvoja ja muita liikkuvuusratkaisuja sekä niiden osatekijöitä EU:ssa. Tässä yhteydessä **akkuja koskevalla aloitteella** on erityistä strategista merkitystä. Aloitteilla pyritään kustannustehokkuuteen, teknologianeutraalisuuteen ja sosiaaliseen osallistavuuteen.

Tässä toisessa Eurooppa liikkeellä -paketissa siis käsitellään **kolmea keskeistä poliittista painopistettä**:

- Eurooppa, joka suojelee maapalloamme,
- Eurooppa, joka tarjoaa kansalaisille vaikutusmahdollisuuksia,
- Eurooppa, joka puolustaa teollisuuttaan ja työntekijöitään.

2. Suojeleva Eurooppa: EU:n keskeinen rooli Pariisin kehityksessä ja kansainvälisten standardien laatimisessa

Kestävä kehitys on maailmanlaajuinen haaste, joka koskee yhä useampia maita ja kaupunkeja maailmassa. Tämä luo vahvaa maailmanlaajuista kysyntää puhtaille tuotteille, teknologioille ja liiketoimintamalleille, jotka tukevat kestävästä liikkuvuudesta. Kilpailukykyiselle EU:n teollisuudelle tarjoutuu näin valtavia liiketoimintamahdollisuuksia tällä alalla.

EU:n on ratkaisevan tärkeää edistää hiilidioksidipäästöjen vähentämismäärien seuraavaa sukupolvea liikenteen alalla. Tämä tarjoaa selkeän viestin markkinoille ja auttaa säilyttämään EU:n johtavan aseman ilmastonmuutoksen torjunnassa samalla kun parannetaan Euroopan teollisuuden kilpailukykyä ja varmistetaan, että Eurooppa on edelleen maailmanlaajuisten standardien laatija autoteollisuudessa. Sen vuoksi keskeinen osa tätä pakettia on ehdotus **uusista henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2020 jälkeisistä hiilidioksidivaatimuksista**. Näillä vaatimuksilla autetaan jäsenvaltioita saavuttamaan vuoden 2030 ilmastotavoitteensa ja kaupunkeja parantamaan asukkaidensa elämänlaatua ja terveyttä¹³. Arvioiden mukaan nykyinen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä koskeva asetusta, joka tuli voimaan vuonna 2009,

¹² COM(2017) 479.

¹³ COM(2016) 482.

on ollut syynä 65–85 prosenttiin ajoneuvojen päästöjen vähennyksistä¹⁴. Samalla kyseisillä vaatimuksilla sidotaan Pariisin kehityksen täytäntöönpano niihin suunnitelmiin, joita Euroopalla on maailmankaupan suhteen, tuomalla teollisuudellemme kilpailuetua sekä antamalla sille mahdollisuus viedä tuotteitaan ja ryhtyä hyödyntämään kasvumarkkinoita, kun puhtaisten ajoneuvojen maailmanlaajuinen kysyntä kasvaa. **Puhtaista ajoneuvoista annetun direktiivin** tarkistuksella autetaan lisäämään tällaisten ajoneuvojen julkista kysyntää EU:ssa. Hyvin kehittyneet markkinat ja teollisuus pohja EU:ssa ovat olennaisen tärkeitä EU:n vientipotentiaalin lujittamiseksi.

Päästöjen vähentämiseksi on myös olennaisen tärkeää edistää multimodaalisuutta ja yhdistää tehokkaasti eri kuljetusmuotoja. **Yhdistetystä kuljetuksesta** annetun lainsäädännön tarkistuksella edistetään kuorma-autojen sekä junien, proomujen tai alusten yhdistettyä käyttöä tavaroiden kuljetuksessa tekemällä tällaisista kuljetuksista kilpailukykyisempiä verrattuna pelkkään maanteiden rahtiliikenteeseen. Kun kuorma-autojen määrää saadaan vähennettyä maanteilla, rahtiliikenteen hiilidioksidipäästöt ja ilmansaasteet vähenevät. Samoin vähenevät maanteiden ruuhkat ja onnettomuudet¹⁵.

Komissio ehdottaa myös **linja-autoliikenteestä** annetun direktiivin tarkistamista. Tälläkin ehdotuksella parannetaan kansalaisten liikkuvuutta edistämällä linja-autoyhteyksien kehittämistä. Näin tuodaan vaihtoehtoja henkilöautojen käytölle ja lisätään kestävien julkisten liikennemuotojen käyttöä¹⁶. Tällaiset palvelut tuovat myös taloudellista ja sosiaalista hyötyä, sillä ne vastaavat paremmin kuluttajien tarpeita ja tarjoavat todellisia vaihtoehtoja pienituloisille.

Näitä lainsäädäntöehdotuksia tuetaan ja lujitetaan useilla pakettiin sisällytetyillä mahdollistavilla toimenpiteillä.

3. Vaikutusmahdollisuuksia tarjoava Eurooppa: Toisen luokan kuluttajia ei ole eikä yhtään aluetta jätetä jälkijunaan

Kansalaisten vapaus liikkua esteettä koko unionin alueella on yksi Euroopan unionin keskeisistä saavutuksista. Sen myötä ihmiset ovat voineet matkustaa sujuvasti eri jäsenvaltioiden välillä niin työnsä merkeissä kuin vapaa-ajallaan. EU:n velvollisuus kansalaisiaan kohtaan on helpottaa ja edistää liikkumista yli valtioiden rajojen. Liikenne kasvaa edelleen, mutta sen on kehityttävä kestäväällä tavalla¹⁷. Päivittäiset kokemukset liikenneruuhkista ja dieselautojen päästöskandaali ovat ymmärrettävistä syistä synnyttäneet vaatimuksia siitä, että maantieliikenteen olisi annettava panoksensa terveyden ja ilmanlaadun parantamiseen. Nämä vaatimukset ovat joskus johtaneet paikallistason toimiin, joilla on pyritty vähentämään autoilua kaupunkialueilla. Tällaiset toimet vaikuttavat jo nykyisin siihen, millaisia liikkuvuusvalintoja kuluttajat tekevät.

Dieselautojen päästöskandaalin ja siitä johtuneen kuluttajien luottamuksen vakavan romahduksen seurauksena komissio on jo toteuttanut toimia varmistaakseen kuluttajien aseman parantamisen ja palauttaakseen luottamuksen EU:n menettelytapaan. Käyttöön ollaan ottamassa **vankkaa testijärjestelmää tyyppihyväksyntää varten**. Järjestelmä perustuu

¹⁴ Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ COM(2017) 648.

¹⁶ COM(2017) 647.

¹⁷ COM(2016) 501.

uusiin testausmenettelyihin, joilla varmistetaan sääntöjen tehokas noudattaminen¹⁸. Se tarjoaa myös vankan perustan hiilidioksidipäästöjä koskevien uusien vaatimusten soveltamiseksi vuoden 2020 jälkeen.

On myös kiinnitettävä huomiota siihen, että **kuluttajat pystyvät helpommin käyttämään kohtuuhintaisia** uusia ja puhtaampia liikkuvuuden muotoja, ja varmistettava, että näiden uusien liikkuvuuspalvelujen edut ovat kaikkien ulottuvilla ja jakautuvat tasaisesti koko unioniin. Uusien teknologioiden sekä innovatiivisten ja yhteistoimintaan perustuvien liiketoimintamallien turvin EU:n liikennejärjestelmistä saadaan kestävämpiä. On kuitenkin vältettävä digitaalisen kahtiajaon syntymistä, joka aiheuttaisi uutta epätasa-arvoa tai riistäisi joiltakin alueilta tai seuduilta näiden innovaatioiden edut.

Vähäpäästöiset ja päästöttömät ratkaisut eivät leviä käytännössä laajalle Euroopan maanteillä, jos käytössä ei ole **riittävää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria**. Teollisuus on parhaillaan ilmoittamassa huomattavista investoinneista erityisesti sähköajoneuvojen tuotantoon. On olennaisen tärkeää, että käytössä on riittävästi infrastruktuuria, jos halutaan, että kuluttajat kiinnostuvat uskottavista vaihtoehtoista polttoaineita käyttäville ajoneuvoille. Vuosien 2020–2025 aikahorisontti on elintärkeä Euroopassa, sillä nykyisten ennusteiden mukaan vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja on seitsemän prosenttia Euroopan maanteillä olevista ajoneuvoista vuonna 2025¹⁹. Investointeja tarvitaan kiireellisesti, jotta tarkoituksenmukaisen infrastruktuurin puuttuminen ei aiheuta huomisen pullonkaulaa.

Käytössä on jo selkeä EU:n politiikkakehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille, ja jäsenvaltioilla on ensisijainen rooli ottaa infrastruktuuri käyttöön alueellaan²⁰. **Kansalliset poliittiset strategiat eivät kuitenkaan ole tarpeeksi kunnianhimoisia, jotta tulevaan kysyntään voitaisiin vastata**. Lisäksi on tärkeää, että infrastruktuuri ja palvelut ovat yhteentoimivia yli valtioiden rajojen. Kuluttajien on koettava, että vähäpäästöinen liikkuvuus on ongelmatonta liikkuvuutta²¹. Viranomaisten ja markkinatoimijoiden on varmistettava, että infrastruktuuripalvelut ovat yhteentoimivia.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa on vauhditettava ja aukkoja täytettävä²². Juuri tässä EU voi ja sen täytyy saada aikaan todellisia muutoksia. EU:n rahoitustuki on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan osittain kattaa rahoitustarpeita aloilla, joilla markkinoiden toimimattomuus häiritsee investointeja, esimerkiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkossa. Tämä julkinen tuki olisi nähtävä keinona vivuttaa tuntuvia yksityisiä investointeja, myös uusien rahoitusmenetelmien avulla Euroopan investointiohjelmassa edistetyllä tavalla. Kyseeseen voi esimerkiksi tulla avustusten ja lainojen yhdistäminen²³. Paketti sisältää **toimintasuunnitelman vaihtoehtoisten**

¹⁸ COM(2016) 031. Lisäksi EU:n tasolla on otettu käyttöön uusia testimenettelyjä, joilla autojen päästöjä testataan sekä todellisissa ajo-olosuhteissa että laboratoriossa. Niitä sovelletaan uudentyyppisiin ajoneuvoihin syyskuusta 2017 alkaen.

¹⁹ SWD(2017) 650.

²⁰ Direktiivi 2014/94.

²¹ ”Minulla on visio (...) työmatkalaisesta, joka lataa sähköautonsa moottoritien varrella samaan tapaan kuin nykyään tankkaamme bensiiniä”, puheenjohtaja Junckerin puhe Euroopan parlamentissa marraskuussa 2014.

²² Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon käytäviin tarvitaan 1,5 miljardia euroa, jotta keskeinen infrastruktuuri olisi käytössä vuoteen 2025 mennessä kaikkien vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta. Koko liikenneverkkoa ajatellen investointeja tarvitaan huomattavasti enemmän.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_fi

polttoaineiden infrastruktuuriin tehtävien investointien lisäämiseksi ja nopeiden ja yhteentoimivien lataus- ja tankkausasemien verkoston luomiseksi unioniin²⁴.

Komissio lisää rahoitustukeaan vivuttaakseen julkisia ja yksityisiä investointeja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saamiseksi käyttöön. Tähän tarkoitukseen varataan jopa 800 miljoonaa euroa²⁵. Tämän lisäksi tälle alalle on jo varattu huomattavasti varoja Verkkojen Eurooppa -välineessä ja Euroopan rakenne- ja investointirahastoissa²⁶. Koheesio politiikalla voidaan tukea vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa kaikkien liikennemuotojen ja polttoaineiden osalta. Kyseeseen voivat tulla esimerkiksi latausasemat yksittäisissä kaupungeissa mutta myös pienemmissä yhteisöissä. Koheesio politiikalla voidaan myös rahoittaa vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen, esimerkiksi puhtaiden kaupunkilinja-autojen, julkista hankintaa²⁷.

Tarvitaan läheistä yhteistyötä ja koordinoitua komission, jäsenvaltioiden ja paikallisen tason välillä sen varmistamiseksi, että mahdolliset aukot täytetään ja ettei kuluttajia ja heidän puhtaita autojaan jätetä oman onnensa nojaan. Autoilijoiden on tiedettävä, että he voivat ajaa eri puolilla EU:ta ja ladata autonsa helposti missä ja milloin tahansa. **Yhtään EU:n aluetta ja kuluttajaa ei tulisi jättää jälkijunaan.**

Tällä paketilla tuetaan jäsenvaltioita, alueita ja kaupunkeja, jotta ne lisääisivät puhtaan liikenteen tarjontaa kansalaisille. Tämän lisäksi kasvatetaan julkisten hankintojen vaikutusta siihen, että puhtaat ajoneuvot pääsevät markkinoille. Tämä tehdään **edistämällä puhtaita ajoneuvoja julkisissa hankintamenettelyissä**²⁸. Kaupungeilla on keskeinen rooli Pariisin sopimuksen täytäntöönpanossa erityisesti siten, että ne toteuttavat puhtaan liikkuvuuden politiikkaa. Kaupunginjohtajien yleiskokous helmikuussa 2018 tuo yhteen yli 700 kaupunginjohtajaa Euroopasta, ja tavoitteena on edistää tällaisia paikallisen tason toimia.

Lisäksi pakettia täydennetään käynnissä olevilla toimilla, joilla parannetaan kuluttajien mahdollisuuksia tehdä parempia valintoja heidän hankkiessaan ajoneuvon tai käyttäessä sitä. Tämä tehdään tarjoamalla **menetelmiä, joiden avulla voidaan vertailla erityyppisten polttoaineiden kustannuksia**. Näin kuluttajat havaitsevat, mitä hyötyä on siirtymisestä puhtaamman liikkuvuuden ratkaisuihin. Tätä varten komissio kehittää yhdessä jäsenvaltioiden kanssa eurooppalaisia **menetelmiä polttoaineiden hintojen vertailemiseksi**. Se on jo asettanut saataville **vihreän ajamisen välineen**, jonka avulla kuluttajat voivat vertailla erilaisten teknologioiden vaikutusta polttoaineen kulutukseen ja hiilidioksidipäästöihin²⁹.

²⁴ COM(2017) 652.

²⁵ Komissio myöntää nyt käyttöön 350 miljoonaa euroa Verkkojen Eurooppa -välineen liikennemäärärahoista, mikä saattaa tuoda investointeihin kaiken kaikkiaan jopa 1,7 miljardia euroa muun muassa Euroopan strategisten investointien rahastosta, Euroopan investointipankista sekä julkisista ja yksityisistä pankeista, kun taustalla on rahoituksen yhdistämistä koskeva kehoitus ("Blending Call"). Jopa 450 miljoonaa euroa saadaan käyttöön NER300-ohjelman jakamattomista tuloista Euroopan investointipankin hallinnoiman Verkkojen Eurooppa -välineen vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen avulla. Lisätietoa: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en

²⁶ Koheesiorahastosta ja Euroopan alue- ja rakennerahastoista on ohjelmoitu noin 70 miljardia euroa, jotta EU:n liikennejärjestelmästä voitaisiin tehdä tehokkaampi, ympäristöä säästävämpi ja vähemmän hiili-intensiivinen.

²⁷ Puhtaita ja vaihtoehtoisia energiaratkaisuja voitaisiin testata syrjäisimmillä alueilla. Ks. COM(2017) 623.

²⁸ COM(2017) 653.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

Komissio ja Euroopan investointipankki ovat ottaneet käyttöön **puhdas liikenne -välineen**, jolla rahoitetaan puhtaan liikenteen hankkeita. Keskiössä on julkinen liikenne. Varat tulevat Verkkujen Eurooppa -välineestä ja/tai Euroopan strategisten investointien rahastosta. **Euroopan aluekehitysrahaston** varoista 35 miljardia euroa on tarkoitettu tukemaan energiatehokasta ja vähähiilistä liikennealaa, ja tästä 12,4 miljardia euroa on korvamerkitty puhtaaseen kaupunkiliikenteeseen. Erityisesti Euroopan alueiden välisen yhteistyön (Interreg) avulla voidaan varmistaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto tapahtuu yhdenmukaisella tavalla alueellisella ja paikallisella tasolla. Useat jäsenvaltiot ovat jo käyttäneet mahdollisuutta hyväkseen ohjelmoidakseen varoja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon tai hankkiakseen puhdasta liikkuvaa kalustoa julkiseen liikenteeseen (esim. sähkökäyttöisiä linja-autoja). Esimerkiksi Tšekissä liikennettä koskevalla ohjelmalla tuetaan (noin 30 miljoonalla eurolla) sähköajoneuvojen latauspisteiden käyttöönottoa. Useat jäsenvaltiot, mukaan lukien Puola, Slovakia, Tšekki, Slovenia ja Espanja, suunnittelevat sähkökäyttöisten linja-autojen hankintaa Euroopan rakenne- ja investointirahastojen tuella.

4. Yrityksiä ja kansalaisia puolustava Eurooppa: Parannetaan EU:n teollista kilpailukykyä työpaikkojen, kasvun ja investointien edistämiseksi

Energia- ja ilmastoasteeseen vastaaminen tarjoaa teollisuudelle EU:ssa merkittävän tilaisuuden parantaa kilpailukykyä ja lujittaa maailmanlaajuisia johtoasemia innovoinnin avulla. EU:n tärkeimmät kauppakumppanit ovat jo siirtymässä tähän suuntaan, ja Kiina asettaa kunnianhimoisia tavoitteita puhtaiden ajoneuvojen (eli sähkö- ja polttokenokäyttöisten ajoneuvojen) tuotantoon ja tuontiin vuosina 2019 ja 2020. Tämä merkitsee noin viittä prosenttia kaikkien uusien ajoneuvojen myynnistä vuonna 2019. Auto keksittiin Euroopassa, ja Euroopan on omaksuttava johtoasema sen keksimisessä uudelleen.

Suuremmissa määrin kuin koskaan aikaisemmin teollisuus EU:ssa ylipäättään ja autoteollisuus- ja liikennealat erityisesti kokevat parhaillaan suuria muutoksia liiketoiminnassaan, tuotetarjonnassaan ja prosesseissaan. Päästövähennykset, innovoiminen sähköistettyihin käyttövoimalaitteisiin, itseohjautuva ajaminen ja verkkoyhteydellä varustetut ajoneuvot ovat suurimpien kehitysaskelien joukossa, kun samaan aikaan digitalisointi ja automaatio muuttavat perinteisiä valmistusprosesseja perinpohjaisesti. Autoteollisuuden arvoketjut, myös arvoketjun osat, muuttuvat nopeasti, kun uusia toimijoita tulee markkinoille. Euroopan autoteollisuuden on samaan aikaan tehtävä paljon töitä kuluttajien luottamuksen saamiseksi takaisin.

Autoteollisuus on olennaisen tärkeää Euroopan hyvinvoinnin kannalta, sillä se työllistää 12 miljoonaa ihmistä valmistuksessa, myynnissä, huollossa ja kuljetuksessa ja muodostaa neljä prosenttia EU:n bruttoarvonlisäyksestä. EU on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia. Kyseinen ala on suurin yksityinen sijoittaja tutkimuksen ja kehittämisen alalla, sillä vuosittaiset investoinnit ovat 50 miljardia euroa³⁰.

Haluamme tehdä EU:n teollisuudesta vahvempaa ja kilpailukykyisempää pitkällä aikavälillä. **Innovaatio, digitalisointi ja vähähiilisyys ovat keskeisessä asemassa pyrittäessä säilyttämään Euroopan johtoasema tulevaisuuden autoteollisuudessa.** Tämä on keskeinen pilari EU:n laajemmassa teollisuuspolitiikassa³¹.

³⁰ Ks. GEAR2030-raportti: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en

³¹ COM(2017) 479.

Nämä käynnissä olevat teollisuuden muutokset aiheuttavat myös työvoimalle merkittävää mukautumispainetta. Sen vuoksi on toteutettava myös toimenpiteitä, joilla varmistetaan sujuva siirtyminen ja suurempi sopeutumiskyky, jotta **ihmiset ja yhteisöt pystyvät hyödyntämään uusia mahdollisuuksia**. Näillä toimenpiteillä on tartuttava työn uusiin vaatimuksiin ja tuettava elinikäistä oppimista ja työntekijöiden siirtymistä työpaikasta toiseen. Tämä tehdään siten, että aktiivisesti autetaan vaikutusten kohteena olevilla aloilla työskenteleviä, joiden on kenties vaihdettava alaa uuden työpaikan saamiseksi. Komissio tukee työmarkkinoiden sopeutumis- ja kilpailukykyä sekä osaamisvajeen ja osaamisen tarjonnan ja kysynnän kohtaamattomuuden poistamista. Samoin tuetaan uusien taitojen hankkimista ulkomailla tapahtuvan oppimisen kautta. Tämä tapahtuu yhteistyössä jäsenvaltioiden sekä työnantajien, työntekijöiden edustajien ja koulutuksen järjestäjien kaltaisten sidosryhmien kanssa. Keskeisiä aloitteita ovat EU:n osaamisohjelma³² ja suunnitelma alakohtaiselle osaamisyhteistyölle³³, Euroopan sosiaalirahasto ja Erasmus+-ohjelma³⁴. Komissio myös esittää keinoja maksimoida Euroopan innovatiopotentiali aluetason älykkään erikoistumisen avulla. Voidaan esimerkiksi lisätä yhteisöjen sosiaalista kestävyttä, kun samaan aikaan luodaan taloudellista toimintaa ja työpaikkoja, sekä tukea siirtymäalueita³⁵. Lisäksi kehitetään välineitä teollisuutta ja koulutuksen järjestäjiä varten, jotta voidaan tukea osaamista koskevan tiedon hankintaa ja ennusteiden laatimista³⁶.

EU:n lainsäädännöllä on luotava oikeanlaisia kannustimia, jotta teollisuus jatkaa kohti hiilestä irtautumista sekä teknologista ja maailmanlaajuisia johtoasemaa. Tämä tarkoittaa, että investoinnit hiilestä irtautumiseen on tehtävä samaan aikaan kuin digitalisointiin ja automaatioon tehtävät investoinnit, jotta Eurooppa voi olla johtoasemassa kilpailtaessa paikasta teknologian huipulla. Siitä huolimatta, että puhtaiden ajoneuvojen, eritoten sähkökäyttöisten ajoneuvojen, osuuden odotetaan kasvavan nopeasti, ennustetaan, että vuonna 2030 noin 90 prosenttia autoista Euroopan maanteillä on edelleen varustettu vain polttomoottorilla, jollei uusia politiikkatoimia toteuteta³⁷. Jotta siirtymä tapahtuisi tasapainoisella ja kestäväällä tavalla, investointeja on jatkettava ajoneuvojen polttoainetehokkuuden lisäämiseksi sekä vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinoimiseksi menestyksekkäästi. Tämä tasapainoinen lähestymistapa jättää tilaa polttomoottorin tehokkuuden parantamiselle ja antaa riittävästi aikaa infrastruktuurin käyttöönottoon ja suorituskykyisempien puhtaiden ajoneuvojen tuomiseen markkinoille kohtuuhintaisina kaikkien eurooppalaisten ulottuville³⁸.

Henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2020 jälkeisiä **päästönormeja** koskeva komission ehdotus sisältää sen vuoksi kunnianhimoiset mutta samaan aikaan realistiset päästövähennystavoitteet vuosille 2025 ja 2030. Siinä myös luodaan hyvitysjärjestelmä, joka perustuu vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen osuuden vertailuarvoon, sen sijaan, että säädettäisiin tietystä teknologiasta ja tietyistä kiintiöistä. Se tarjoaa selkeän ja voimakkaan signaalin niille, jotka investoivat vaihtoehtoisten voimalaitteiden ja

³² COM(2016) 381.

³³ Osaamisyhteistyösuunnitelma on parhaillaan kokeiluvaiheessa kuudella alalla, myös autoteollisuudessa: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=en>

³⁴ <http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node.fi>

³⁵ COM(2017) 376.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

³⁷ SWD(2017) 650.

³⁸ ”Vuoteen 2024 mennessä sähköauton keskimääräisten neljän vuoden käyttökustannusten tulisi olla samat kuin bensiiniautolla.” Ks. BEUC:n laatima tutkimus: http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf

polttoaineiden infrastruktuuriin. Tavoitteena on tarjota edelläkävijöille vankka kannustin lisätä investointeja vähähiilisiin teknologioihin. Lainsäädännön väliarviointi antaa komissiolle mahdollisuuden arvioida lainsäädännön tehokkuutta ja ehdottaa tarvittaessa muutoksia.

Komission mielestä on tärkeää säilyttää **vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen teknologianeutraali määritelmä**. Tavoitteena on kannustaa siihen, että vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot pääsisivät markkinoille, sillä tällaisilla ajoneuvoilla on suurin potentiaali vähentää hiilidioksidipäästöjä ja ne myös tarjoavat sivuhyötynä hyvin tärkeää ilman puhtautta. Tällä lähestymistavalla tarjotaan sääntelyn vakautta teollisuudelle ja tarpeeksi aikaa suunnitteluun sekä nopeutetaan samalla vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen tuloa EU:n markkinoille, mistä on hyötyä eurooppalaisille kuluttajille ja kansalaisten elämänlaadulle kaupunkien ilmanlaadun parantuessa.

Verkotetuilla ja automatisoiduilla ajoneuvoilla on huomattavaa potentiaalia vähentää ruuhkia, hiilidioksidipäästöjä, ilmansaasteita ja kuolonuhrien määrää onnettomuuksissa. Tällaisia ajoneuvoja on jo tulossa EU:n markkinoille, ja ne tuovat lisähaasteita ja -mahdollisuuksia teollisuuden kilpailukyvyille. Jotta saataisiin kaikki hyöty irti laajamittaisista rajat ylittävistä testaus-, tutkimus- ja rahoitusohjelmista niin EU:n kuin jäsenvaltioiden tasolla, on varmistettava, että tämän teknologian rajatylittävä ja EU:n laajuinen käyttöönotto ja hyödyntäminen tapahtuvat johdonmukaisesti ja hyvin koordinoitusti. Sen lisäksi, että komissio tukee tämän alan tutkimusta ja innovointia, se jatkaa kaikkiin asiaan liittyviin politiikka- ja sääntelykysymyksiin liittyvää työtään ja ottaa myös huomioon korkean tason GEAR 2030 -ryhmän suositukset³⁹.

Laaja-alainen sähköinen liikkuvuus Euroopassa tarkoittaa sitä, että EU:ssa tarvitaan **akkuja** huomattavasti nykyistä enemmän. Akut ovat keskeinen osa tätä uutta teollista vallankumousta ja keskeinen mahdollistava tekijä puhtaaseen liikkuvuuteen siirtymisessä. Akkujen kehitys ja tuotanto ovat strategisessa roolissa parhaillaan käynnissä olevassa siirtymisessä puhtaaseen liikkuvuuteen ja puhtaisiin energiajärjestelmiin.

Maailmanmarkkinoiden ennusteissa ennakoidaan litiumioniakkujen kysynnän kasvavan 210–535 gigawattituntiin vuoteen 2025 mennessä nykyisestä 78 gigawattitunnista. Euroopan markkinoiden kysyntäennusteet ovat 37–117 gigawattituntia vuonna 2025, kun kysyntä jää nykyisin alle 10 gigawattitunnin.⁴⁰

Henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästövaatimuksia koskevalla ehdotuksella, mukaan lukien vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen hyvitysjärjestelmä, tuodaan selkeyttä ja ennakoitavuutta siihen, mitä tahtia käyttöönotossa edetään EU:ssa vuoteen 2030 asti, kun samalla tuodaan puhtaammat liikkuvuusmuodot halvemmalla ja helpommin kuluttajien saataville. Akkujen kysyntä vaikuttaa kasvavan odotetulla tavalla ottaen huomioon autonvalmistajien ilmoitukset uusien sähköistettyjen mallien seuraavien vuosien markkinoille tulon ajankohdista ja tavoitteista. Teollisuuden näkökulmasta kysynnän kasvu edellyttää mittavia investointeja akkujen arvoketjuun vuoteen 2025 mennessä. Tämä tarkoittaa myös sitä, että akkukennojen valmistusta on lisättävä huomattavasti. EU:lle avautuu sen vuoksi selkeä tilaisuus houkutellessa investointeja arvoketjun eri vaiheisiin.

³⁹ Ks. myös GEAR2030-raportti.

⁴⁰ JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, syyskuu 2017.

Euroopan on sen vuoksi kiireesti edettävä ratkaisevalla tavalla kohti **täydellisen arvoketjun luomista kehittyneiden akkujen kehittämisessä ja valmistuksessa EU:ssa**. Tämä koskee kaikkia akkujen elinkaaren vaiheita, myös uudelleenkäyttöä tai kierrätystä, sekä resurssien ja raaka-aineiden tehokkaampaa käyttöä. On myös olennaisen tärkeää **siirtyä pikaisesti tutkimuksesta testaukseen ja esittelyyn kehittyneiden akkukennojen valmistuksessa EU:ssa**. Eurooppalaisilla yrityksillä on asiantuntemusta ja kapasiteettia tehdä Euroopasta johtava maanosa sähköisen liikkuvuuden ja seuraavan sukupolven akkujen alalla. Tähän voidaan päästä luomalla Euroopan laajuinen ja monialainen akkujen ekosysteemi, jolla pystytään muuttamaan teknologinen johtajuus suorituskykyisiksi ja asiakkaan mukaan eriytetyiksi akkujärjestelmiksi, joita voidaan tuottaa kilpailukykyisesti Euroopassa.

Koska investointeja tarvitaan paljon ja pikaisesti, tätä ei voida tehdä sirpaleisella tavalla. Tarvitaan **Euroopan laajuista lähestymistapaa**. Kun otetaan huomioon, että maailmanlaajuinen kilpailutilanne muuttuu nopeasti, tässä lähestymistavassa ei tulisi keskittyä vain yhteen hankkeeseen tai yhteen teknologiaan vaan pyrkiä edistämään ja koordinoimaan teollisuusjohtoisia hankkeita koko akkujen toimitusketjussa toteuttamalla yhteisiä aloitteita asiantuntemuksen ja varojen keräämiseksi yhteen tällä erityisalalla. Kun otetaan huomioon Euroopan liikkuvuus- ja energiajärjestelmiin kokonaisuudessaan ja tätäkin pidemmälle kohdistuvat laajat vaikutukset, eurooppalaisen akkustrategian on koskettava paljon muutakin kuin ajoneuvojen akkuja, aiheutuuhan EU:n teollisuuspolitiikalle ja kiertotalousstrategioille selkeitä vaikutuksia, samoin EU:n taloudellisille kumppanuuksille kolmansien maiden ja erityisesti Afrikan maiden (raaka-aineiden osalta) kanssa⁴¹.

Konkreettisten hankkeiden käynnistämiseksi komissio myöntää suoraan 200 miljoonaa euroa akkuja koskevaan tutkimus- ja innovointityöhön Horisontti 2020 -ohjelmasta (vuosien 2018–2020 työohjelma). Aiemmin on jo myönnetty 150 miljoonaa euroa. Lisäksi Euroopan strategisten investointien rahasto ja räätälöidyt rahoitusvälineet, kuten energia-alan InnovFin-esittelyhankkeet, voivat tarjota teollisiin hankkeisiin houkuttelevia rahoitusehtoja Euroopan investointipankin kautta⁴².

Komissio tekee tiivistä yhteistyötä EU:n johtavien teollisuusalan sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kanssa⁴³. Se palaa näihin kysymyksiin EU:n teollisuuden päivänä helmikuussa 2018. EU:n teollisuus- ja innovointiyhteisö johtaa tätä prosessia tiiviissä yhteistyössä komission, Euroopan investointipankin ja asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa kilpailukykyisen ja kannattavan kehitys- ja valmistusketjun luomiseksi, mittavien markkinoiden valtaamiseksi sekä työllisyyden, kasvun ja investointien vauhdittamiseksi koko Euroopassa. Komissiolla on lisäksi käytettävissään useita erilaisia välineitä, joilla voidaan helpottaa yksityisten ja julkisten toimijoiden välisiä yhteisiä investointeja ja yhteistyötä arvoketjun eri vaiheissa. Käytössä on myös hyvin määritelty valtiontukikehys tällaisten toimien tukemiseksi⁴⁴.

EU:lla on käytössään useita välineitä, joista voidaan kanavoida varoja akkujen kehittämiseen. Näitä ovat esimerkiksi **Euroopan strategisten investointien rahasto** ja **Euroopan aluekehitysrahasto** (potentiaalisesti saatavilla on 44 miljardia euroa muun muassa akkuja koskevaan tutkimus- ja innovointityöhön niiden älykkään erikoistumisen strategioiden yhteydessä, joita on kehitetty EU:n

⁴¹ COM(2014) 297.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

⁴³ Akkujen kehittämistä ja tuotantoa Euroopassa käsitellyt korkean tason tapaaminen, 11. lokakuuta 2017, http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm

⁴⁴ EUVL C 188, 20.6.2016, s. 4.

alueilla, ja 35 miljardia euroa energiatehokkaaseen ja vähähiiliseen liikenteeseen). Euroopan komissio myöntää suoraan 200 miljoonaa euroa akkuja koskevaan tutkimus- ja innovointityöhön **Horisontti 2020** -ohjelmasta (2018–2020). Aiemmin on jo myönnetty 150 miljoonaa euroa.

5. Päätelmät

Eurooppa liikkeellä -aloitteen toisessa ehdotuspaketissa pyritään varmistamaan, että Euroopassa kehitetään, tarjotaan ja valmistetaan parhaita vähäpäästöisiä, päästöttömiä, verkotettuja ja automatisoituja liikkuvuusratkaisuja, laitteita ja ajoneuvoja ja että käytettävissä on kaikkein uudenaikaisin infrastruktuuri niiden tukemiseksi. Samaan aikaan paketti edistää osaltaan ympäristön puhdistamista ja parantaa kansalaisten elämänlaatua erityisesti parantamalla kaupunkien ilmanlaatua ja vähentämällä ruuhkia. Paketissa ehdotetuilla toimenpiteillä myös edistetään kuluttajien luottamuksen palautumista.

Pakettiin kuuluu tarjontaan ja kysyntään suunnattuja toimenpiteitä, joilla on tarkoitus ohjata Eurooppa vähäpäästöisen liikkuvuuden tielle ja samalla vahvistaa Euroopan autoteollisuuden ja liikkuvuuden ekosysteemin kilpailukykyä. Paketissa esitetään selkeitä suosituksia jäsenvaltioille olemassa olevien infrastruktuuriaukkojen sulkemiseksi ja havaittuihin infrastruktuuritarpeisiin vastaamiseksi. Samoin siinä esitetään, mistä varoja voitaisiin tarvittaessa saada EU:n tasolla. Näin paketilla lisätään politiikan ja sääntelyn varmuutta sekä luodaan tasapuoliset toimintaedellytykset.

Tämä paketti perustuu myös moniin muihin komission strategiaan toimintalinjoihin, joilla muun muassa pyritään lisäämään latauspisteiden asentamista koteihin, julkisiin rakennuksiin ja pysäköintitiloihin⁴⁵, autetaan eurooppalaisia yrityksiä ja kuluttajia siirtymään vahvempaan ja toimivampaan kiertotalouteen, jossa resursseja käytetään aiempaa kestävämmällä tavalla⁴⁶, sekä tuetaan työmarkkinoiden sopeutumista- ja kilpailukykyä. Se on suunnattu kaikille eurooppalaisille kansalaisina, työntekijöinä ja kuluttajina. Sillä lisätään Euroopan kilpailukykyä, ja se johtaa konkreettisiin parannuksiin niin EU:n sisämarkkinoilla kuin jäsenvaltioissa, kansallisella ja alueellisella tasolla sekä kaupunkialueilla.

Komissio kehottaa kaikkia sidosryhmiä työskentelemään tiiviisti yhdessä näiden eri ehdotusten ja toimenpiteiden nopean hyväksymisen ja täytäntöönpanon varmistamiseksi, jotta EU:n teollisuudelle, yrityksille, työntekijöille ja kansalaisille koituu mahdollisimman paljon etuja mahdollisimman pian.

Komissio esittää kolmannen ja viimeisen Eurooppa liikkeellä -paketin vuoden 2018 ensimmäisellä puoliskolla. Siihen sisältyy ehdotuksia kuorma-autojen hiilidioksidipäästöjä koskevista vaatimuksista, 18. lokakuuta 2017 esitettyjen korkean tason GEAR2030-ryhmän suositusten⁴⁷ seuranta, toimia vuorovaikutteisten, verkkoon liitettyjen ja automatisoitujen ajoneuvojen sekä liikkuvuusratkaisujen alalla sekä ehdotuksia, joilla pyritään helpottamaan sähköisten asiakirjojen käyttöä liikennealalla ja parantamaan tieliikenneturvallisuutta EU:ssa.

⁴⁵ COM(2016) 860.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_fi

⁴⁷ GEAR2030-raportti, lokakuu 2017.