C/2025/3166

20.6.2025 г.

Резолюция относно укрепването на териториалното измерение при изпълнението на Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор

(C/2025/3166)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ КОМИТЕТ НА РЕГИОНИТЕ (КР),

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД:

- Съобщението на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор ([1]).

1. приветства усилията на Европейската комисия в подкрепа на прехода на автомобилния сектор към чиста мобилност, цифровизация и повишена конкурентоспособност чрез публикуването на Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор (план за действие);

2. въпреки отделеното на Европейския комитет на регионите внимание в процеса на консултации, изразява съжаление във връзка с неотчитането на териториалното измерение в плана за действие и липсата на ориентирани към местните условия решения в предложените мерки;

3. отчита факта, че преразглеждането на регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от леки и лекотоварни автомобили ще бъде извършено още през 2025 г.; признава, че целенасоченото изменение на регламента би могло да осигури гъвкавост за автомобилната промишленост, като същевременно се преследват общите цели на ЕС в областта на климата по прагматичен начин в съчетание със стабилна промишлена политика; счита обаче, че това изменение не е достатъчно за справяне с кризата в сектора и за създаване на регулаторна сигурност;

4. отправя предупреждение срещу честите законодателни корекции, които пречат на промишлеността на ЕС да прави предвиждания и представляват пречка пред индустриалния преход. Съществува риск тези корекции да подкопаят конкурентното предимство на европейската автомобилна промишленост на световния пазар. По-специално се опасява, че подобни промени биха могли да изложат на риск нашия ангажимент за електрифициране на автомобилния сектор и за постигане на нулеви емисии от новите леки и лекотоварни автомобили до 2035 г. За да се справим ефективно с бъдещите предизвикателства, трябва да следваме решително целите, за които сме се договорили, и да укрепваме регионалното измерение на плана;

5. настоятелно призовава Комисията при преразглеждането на регламента за показателите за емисиите на CO_2 да възприеме по-постепенен подход, при който пълната технологична неутралност е основен принцип, както подчерта председателят фон дер Лайен, и да преразгледа регламента възможно най-скоро;

6. отбелязва също технологичните и пазарните пречки пред внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии и настоятелно призовава Комисията да предвиди преразглеждане на ранен етап и възможности за гъвкавост в регламента, с който се определят стандарти за емисиите на CO_2 за тежкотоварните превозни средства по подобен начин като за леките и лекотоварните автомобили;

7. предупреждава, че регулаторните промени ще създадат нестабилност, ще затруднят прогнозирането и по този начин ще поставят автомобилния сектор на Европа в неблагоприятно положение от гледна точка на конкурентоспособността;

8. изтъква липсата на съгласувана индустриална политика на ЕС за автомобилния сектор, както се подчертава в доклада на Драги ([2]); призовава за всеобхватна европейска стратегия за преход за автомобилната промишленост, за да се запази този жизненоважен за просперитета и растежа на ЕС икономически сектор;

9. призовава за последователно насърчаване на системи за задвижване с ниски емисии, които включват различни технологични подходи. Задвижването с водород, синтетичните горива и хибридните превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа също трябва да се разглеждат като равностойни варианти за намаляване на емисиите на CO_2 наред с електромобилността. Регулиране, което благоприятства иновациите, следва да гарантира, че разработването на всички технологии може да продължи при справедливи условия;

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

10. подчертава, че международната конкуренция оказва натиск върху ЕС да положи по-големи усилия за разработването на устойчиви решения в автомобилния сектор; подчертава, че в контекста на промените в геополитическата и търговската политика, преди всичко в трансатлантическите отношения, са необходими допълнителни и спешни действия, включително по отношение на алтернативните горива като тези на основата на електроенергия и биогоривата, които ще дадат възможност за успешно осъществяване на този преход, без това да се отразява на конкурентоспособността на сектора;

11. приветства признаването на многобройните предизвикателства, пред които са изправени регионите, зависещи от автомобилната промишленост, както се посочва в съобщението относно публикуването на средносрочния преглед на политиката на сближаване ([3]);

12. подчертава, че електрификацията на леките и лекотоварните автомобили си остава най-ефективният начин за постигане на въглеродна неутралност в автомобилния сектор и основна движеща сила на глобалната конкурентоспособност.

Изтъква необходимостта от разширяване и подобряване на инфраструктурата за зареждане с електроенергия с цел осигуряване на широко, достъпно и надеждно покритие, което да отговаря на растящото търсене. Акцентира върху това колко е важно зареждането да стане по-достъпно в дългосрочен план, за да бъде подкрепен този преход;

13. отбелязва, че както се посочва в неотдавнашно проучване на КР относно *Актуално състояние и бъдещи предизвикателства за регионите с развито автомобилостроене* ([4]), успешният преход на автомобилната промишленост играе решаваща роля за гарантиране на дългосрочната привлекателност на регионите;

14. подчертава значението на включване на местните и регионалните власти в планирането и изграждането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво в целия ЕС като основен елемент за конкурентоспособността на автомобилния сектор на Европа. Поради тази причина насърчава партньорства между публичния и частния сектор, за да се ускори развитието на подобна инфраструктура, като се опростят процесите на издаване на разрешения и се предвидят финансови стимули, с което се осигурят равен достъп и достъпност;

15. подчертава значението на включването и отчитането на гледните точки и решенията, предложени от регионите с развито автомобилостроене и регионалните клъстери в автомобилостроенето, за постигането на справедлив преход, и подчертава, че КР създаде Алианса на регионите с развито автомобилостроене (ARA), за да се чуе техният глас на равнището на ЕС;

16. подчертава, че в регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от леки и лекотоварни автомобили ARA се признава за партньор на Европейската комисия за установяване на евентуални пропуски във финансирането за гарантиране на справедлив преход в регионите, които са най-силно засегнати от екологичния и цифровия преход;

17. приветства неотдавнашното проучване на ОИСР относно бъдещето на веригите за създаване на стойност в автомобилната промишленост ([5]), в което се подчертава ключовата роля на регионите за привличането на преки чуждестранни инвестиции (ПЧИ) и връзките с МСП, и посочва, че регионите с развито автомобилостроене и регионалните клъстери в автомобилостроенето предоставят отговори, които варират от социална подкрепа и възможности за обучение на работниците до подкрепа на екосистемите за иновации и оформяне на ориентирани към бъдещето промишлени политики и политики за мобилност;

18. приветства плана на Европейската комисия за създаване на Европейски алианс за свързани и автономни превозни средства, за да се ускори разработването и производството на хардуерни и софтуерни компоненти за свързано и автономно шофиране, като по този начин се гарантира конкурентоспособността и устойчивостта на Европа; призовава Европейската комисия да вземе предвид опита и опасенията на регионално равнище при разработването на всеобхватна регулаторна рамка за автономните превозни средства;

19. посочва, че в икономическите справки на Комисията „Mapping the impact of industrial decline on European regions“ („Картографиране на въздействието на промишления упадък върху европейските региони“) ([6]) се признава важната роля на Алианса на регионите с развито автомобилостроене за определянето на въздействието на промишления упадък върху тези региони и неговото значение за информираните политически решения за това къде да се насочат средствата на ЕС;

([3]) *Модернизирана политика на сближаване: средносрочният преглед* (Б. пр. Неофициален превод на заглавието). *COM(2025) 163 final.*
([4]) *Актуално състояние и бъдещи предизвикателства за регионите с развито автомобилостроене,* проучване на КР.
([5]) Документи на ОИСР в областта на МСП и предприемачеството, *The future of the automotive value chain — Implications for FDI I-SME linkages* („Бъдещето на веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост — последици за връзките между ПЧИ и МСП“).
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. подчертава, че автомобилният сектор играе ключова роля за преработвателната промишленост в много държави членки и че той е съсредоточен в няколко региона, в които сглобяването на автомобили и цялата верига на доставки играят ключова роля за икономическия растеж, като осигуряват работни места и инвестиции в НИРД; подчертава, че въздействието се наблюдава не само в регионите, в които се сглобяват автомобили, а често в още по-голяма степен са засегнати регионите, в които се намират промишлени съоръжения за производство на части;

21. призовава за увеличаване на финансирането за справедлив преход в рамките на следващия дългосрочен бюджет на ЕС, по-специално чрез силна политика на сближаване за справяне със съществуващите регионални различия и насърчаване на ориентирани към местните условия решения, за да се гарантира, че подкрепата е съобразена със специфичните нужди на всеки регион, по-специално на тези региони, които са най-силно засегнати от прехода към неутралност по отношение на климата;

22. призовава за допълнителна подкрепа за регионалните екосистеми за иновации, по-специално чрез стратегии за интелигентна специализация и целенасочени мерки за насърчаване на междурегионалното сътрудничество между регионите с развито автомобилостроене по веригата за създаване на стойност;

23. призовава да се насърчава закупуването на компоненти местно производство, за да се намалят емисиите на CO_2 и да се поощрява включването в инструментите за икономическа подкрепа на предприятията на критерии за оценка, които да насърчават закупуването от доставчици в ЕС;

24. призовава не само за опростяване на нормативната уредба, но и за промяна на изискванията за помощите за сектора с цел насърчаване и увеличаване на инвестициите на европейската автомобилна промишленост;

25. счита, че е от съществено значение да се прилагат всеобхватни програми за повишаване на квалификацията и преквалификация, за да се укрепят уменията и експертният опит както на настоящата, така и на бъдещата работна сила в автомобилния сектор. Тези инициативи следва да бъдат съобразени с променящите се изисквания на автомобилната промишленост, да се справят с недостига на работна сила и да се адаптират към предизвикателствата на застаряващата работна сила, включително и с оглед на сектора на поддръжката и поправката на автомобили, за който поради технологичния преход съществува риск от значително структурно свиване;

26. подчертава значението на научните изследвания и иновациите за бъдещата конкурентоспособност на автомобилната промишленост; поради това призовава за увеличаване на финансирането за научни изследвания на равнището на ЕС за авангардни и фундаментални научни изследвания;

27. призовава за създаването на териториален диалог за справедлив преход въз основа на силни партньорства между социалните партньори и публичните органи на всички равнища на управление с цел намиране на ориентирани към местните условия решения;

28. призовава за създаването на „диалог относно изпълнението с регионите с развито автомобилостроене“, насочен към създаването на структурирана платформа за регионите с развито автомобилостроене и регионалните клъстери в автомобилостроенето, с цел провеждане на обмен с Комисията относно най-добрите практики и допринасяне за изпълнението на мерките от плана за действие;

29. подчертава, че КР, със своя Алианс на регионите с развито автомобилостроене (ARA), своята междурегионална група „Бъдещето на автомобилната промишленост“ (CORAI) и своите връзки с работата на Алианса на уменията в областта на автомобилостроенето (ASA), както и Европейския алианс на регионите в подкрепа на полупроводниците (ESRA), изразява готовността си да улесни обмена с Комисията относно изпълнението на този план за действие, като използва знанията на местното и регионалното равнище, за да се гарантира балансиран и приобщаващ преход на автомобилния сектор, да се преследват съвместни цели и да се създаде ангажираност в рамките на стратегическия диалог относно бъдещето на автомобилната промишленост.

Брюксел, 3 април 2025 г.

Председател
на Европейския комитет на регионите
Kata TÜTTŐ