Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada C

C/2025/3166

20.6.2025

Usnesení k posílení územního rozměru při provádění Průmyslového akčního plánu pro evropský automobilový průmysl

(C/2025/3166)

EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ (VR),

S OHLEDEM NA:

- sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů *Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl* ([1]),

1. vítá, že se Evropská komise snaží prosadit transformaci automobilového průmyslu a nasměrovat ho k čisté mobilitě, digitalizaci a větší konkurenceschopnosti a že za tímto účelem zveřejnila Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl (dále jen „akční plán“);

2. vyjadřuje politování nad skutečností, že přestože byl Evropský výbor regionů zapojen do procesu konzultací, nebyl v akčním plánu zohledněn územní rozměr a navrhovaná opatření postrádají řešení zaměřená na konkrétní lokality;

3. konstatuje, že již v roce 2025 bude proveden přezkum nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla. Uznává, že cílená změna nařízení by mohla automobilovému průmyslu poskytnout flexibilitu a zároveň pragmaticky pokračovat v uskutečňování obecných cílů EU v oblasti klimatu v kombinaci s důraznou průmyslovou politikou. Domnívá se však, že změna nařízení nebude dostatečná na to, aby se vyřešila krize, jíž toto odvětví prochází, a byla zaručena regulační jistota;

4. varuje před častými úpravami legislativy, jež narušují předvídatelnost pro průmysl EU a ztěžují transformaci průmyslu. Tyto změny mohou ohrozit konkurenční výhodu evropského automobilového průmyslu na světových trzích. Zejména se obává, že takové změny mohou mít nepříznivý vliv na náš závazek elektrifikovat automobilový průmysl a dosáhnout do roku 2035 nulových emisí z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Chceme-li výzvy do budoucna účinně řešit, musíme jít rozhodně za dohodnutými cíli a posilovat regionální rozměr daného plánu;

5. vyzývá Komisi, aby při přezkumu nařízení o výkonnostních normách pro emise CO_2 postupovala v duchu vyjádření předsedkyně Ursuly von der Leyen a jako základní zásadu stanovila postupnější cestu k úplné technologické neutralitě, a dále aby přezkum tohoto nařízení předložila co nejdříve;

6. bere rovněž na vědomí technologická a tržní omezení ztěžující zavedení nulových a nízkoemisních těžkých vozidel a vyzývá Komisi, aby podobně jako u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zvážila dřívější přezkum a pružnější podobu nařízení o normách pro emise CO_2 z těžkých vozidel;

7. varuje, že změny regulace vyvolají nestabilitu, ohrozí předvídatelnost a průmyslový pokrok, čímž se evropský automobilový průmysl ocitne v konkurenční nevýhodě;

8. upozorňuje na neexistenci soudržné průmyslové politiky EU pro automobilový průmysl, jak se zdůrazňuje v Draghiho zprávě ([2]). Požaduje vypracování zastřešující evropské strategie transformace automobilového průmyslu, aby toto významné hospodářské odvětví mohlo i nadále zajišťovat Evropské unii prosperitu a růst;

9. vyzývá k důsledné podpoře nízkoemisních druhů pohonu, jež zahrnují různé technologické přístupy. Vedle elektromobility je třeba za rovnocenné možnosti snižování emisí CO_2 považovat také vodíkový pohon, syntetická paliva a plug-in hybridní vozidla. Regulace vstřícná k inovacím by měla zajistit, aby mohly být všechny technologie dále rozvíjeny za spravedlivých podmínek;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en?prefLang=cs.

10. zdůrazňuje, že mezinárodní konkurence vyvíjí na EU stále větší tlak, aby v automobilovém průmyslu usilovněji vyvíjela různá udržitelná řešení. Zdůrazňuje, že v souvislosti s probíhajícími geopolitickými změnami a změnami obchodní politiky, především v transatlantických vztazích, je třeba přijmout další a naléhavá opatření, včetně zavádění alternativních paliv, jako jsou e-paliva a biopaliva, díky nimž bude možné zajistit úspěšnou transformaci bez ohrožení konkurenceschopnosti tohoto odvětví;

11. vítá uznání mnoha výzev, jimž jsou vystaveny regiony závislé na automobilovém průmyslu, jak se uvádí ve sdělení ke zveřejnění přezkumu politiky soudržnosti v polovině období ([3]);

12. zdůrazňuje, že elektrifikace osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zůstává nejefektivnější cestou k uhlíkové neutralitě v automobilovém průmyslu a klíčovou hnací silou globální konkurenceschopnosti. Pokládá za nutné rozšiřovat a rozvíjet dobíjecí infrastrukturu tak, aby bylo zajištěno široké, přístupné a spolehlivé pokrytí odpovídající rostoucí poptávce. Považuje za důležité dlouhodobě zajistit cenově dostupnější dobíjení na podporu této transformace;

13. připomíná, že v souladu se závěry nedávné studie VR o *současném stavu regionů s automobilovým průmyslem a výzvách do budoucna* ([4]) je úspěšná transformace automobilového průmyslu rozhodující pro zajištění dlouhodobé atraktivity těchto regionů;

14. pokládá za důležité zapojit místní a regionální orgány do plánování a provádění celounijní dobíjecí a čerpací infrastruktury jako významného faktoru konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu. Podporuje proto budování partnerství veřejného a soukromého sektoru k urychlení rozvoje této infrastruktury zjednodušením povolovacích postupů a poskytováním finančních pobídek, aby byl zajištěn rovný přístup a cenová dostupnost;

15. upozorňuje, že při provádění spravedlivé transformace je důležité využít a zohlednit názory a řešení prezentované regiony s automobilovým průmyslem a regionálními automobilovými klastry, a zdůrazňuje, že v zájmu prosazování jejich názorů na úrovni EU vytvořil Alianci regionů s automobilovým průmyslem;

16. poukazuje na to, že v nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, je tato aliance uznána za partnera Evropské komise za účelem zjišťování případných mezer ve financování, což umožní zaručit spravedlivý přechod v regionech, jichž se ekologická a digitální transformace týká nejvíce;

17. vítá nedávnou studii OECD o budoucnosti hodnotových řetězců automobilového průmyslu ([5]), v níž se upozorňuje na klíčovou úlohu regionů při získávání přímých zahraničních investic a na vazby na malé a střední podniky, a upozorňuje na skutečnost, že regiony s automobilovým průmyslem a regionální automobilové klastry reagují tím, že poskytují sociální podporu, zajišťují odbornou přípravu pracovníků, podporují ucelené inovační systémy a koncipují perspektivní průmyslové politiky a politiky v oblasti mobility;

18. vítá, že Evropská komise zamýšlí vytvořit Evropskou alianci pro propojená a autonomní vozidla s cílem učinit pokrok ve vývoji a výrobě hardwarových a softwarových komponent pro propojené a autonomní řízení, a zajistit tak konkurenceschopnost a odolnost Evropy. Vyzývá Evropskou komisi, aby při vytváření komplexního regulačního rámce pro autonomní vozidla zohlednila zkušenosti a obavy regionální úrovně;

19. podotýká, že dokument s názvem „Mapping the impact of industrial decline on European regions“ (Mapování dopadu upadající průmyslové výroby na evropské regiony) ([6]), který Komise publikovala v rámci své ediční řady Economics Brief, přiznává důležitou úlohu Alianci regionů s automobilovým průmyslem při určování dopadu upadající průmyslové výroby v regionech s automobilovým průmyslem a jeho relevanci pro informované politické rozhodování o tom, kam zaměřit finanční prostředky EU;

([3]) *A modernised Cohesion policy: The mid-term review* (Modernizovaná politika soudržnosti: přezkum v polovině období), *COM(2025) 163 final*.

([4]) *State of play and future challenges of automotive regions* (Současný stav regionů s automobilovým průmyslem a výzvy do budoucna), studie VR.

([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages* (Budoucnost hodnotového řetězce automobilového průmyslu – důsledky pro vazby na přímé zahraniční investice a malé a střední podniky).

([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. zdůrazňuje, že automobilový průmysl má v řadě členských států zásadní podíl na průmyslové výrobě a soustřeďuje se do několika regionů, kde jsou montáž osobních automobilů a celý dodavatelský řetězec zásadním faktorem hospodářského růstu a poskytují pracovní místa a investice do výzkumu a vývoje. Dále zdůrazňuje, že dopady jsou patrné nejen v regionech, kde se automobily montují, nýbrž že se často ještě více projevují v regionech, kde se nacházejí zařízení výrobců dodávajících součástky pro automobilový průmysl;

21. požaduje navýšit v příštím dlouhodobém rozpočtu EU finanční prostředky na spravedlivou transformaci, zejména zvýšením rozpočtu na politiku soudržnosti, v jejímž rámci by se řešily stávající rozdíly mezi jednotlivými regiony a podporovala by se řešení zaměřená na konkrétní lokality, aby bylo zaručeno, že podpora bude uzpůsobena konkrétním potřebám jednotlivých regionů, zejména těch, jichž se nejvíce týká transformace zaměřená na klimatickou neutralitu;

22. vyzývá k další podpoře ucelených regionálních inovačních systémů, zejména formou strategií pro inteligentní specializaci a opatření zacílených na podporu vzájemné spolupráce mezi regiony s automobilovým průmyslem v rámci hodnotového řetězce;

23. vyzývá k prosazování nákupu dílů z místních zdrojů v zájmu snižování emisí CO_2 a uhlíkové stopy a k prosazování nástrojů ekonomické podpory podniků, jejichž součástí by byla kritéria hodnocení zaměřená na podporu nákupu od dodavatelů z EU;

24. vyzývá nejen ke zjednodušení právních předpisů, ale také ke změně požadavků na poskytování podpory tomuto odvětví s cílem stimulovat a zvýšit investice do evropského automobilového průmyslu;

25. považuje za nezbytné zavést komplexní programy změny kvalifikace a prohlubování dovedností s cílem rozšířit dovednosti a odborné znalosti stávajících i budoucích pracovních sil v automobilovém průmyslu. Tyto iniciativy by měly být nastaveny tak, aby vyhovovaly měnícím se požadavkům automobilového průmyslu, řešily nedostatek pracovních sil a byly přizpůsobeny problémům spojeným se stárnoucí pracovní silou, též s ohledem na odvětví údržby a oprav vozidel, jemuž kvůli technologické transformaci hrozí výrazné strukturální zmenšení;

26. zdůrazňuje význam výzkumu a inovací pro budoucí konkurenceschopnost automobilového průmyslu, a vyzývá proto k navýšení finančních prostředků na úrovni EU pro špičkový a základní výzkum;

27. vyzývá k zahájení územního dialogu o spravedlivé transformaci, který by stavěl na pevných partnerstvích mezi sociálními partnery a veřejnými orgány na všech úrovních správy a jehož účelem by bylo hledat řešení zaměřená na konkrétní lokality;

28. vyzývá k zahájení „dialogu o provádění s regiony s automobilovým průmyslem“ s cílem vybudovat pro tyto regiony a regionální automobilové klastry strukturovanou platformu, která by zajišťovala vedení dialogu s Komisí ohledně osvědčených postupů a přispívala k provádění opatření stanovených v akčním plánu;

29. zdůrazňuje, že je díky své Alianci regionů s automobilovým průmyslem, meziregionální skupině Budoucnost automobilového odvětví a vazbám na činnost Aliance dovedností v automobilovém průmyslu a Evropské aliance regionů s polovodičovým průmyslem připraven podporovat komunikaci s Komisí ohledně provádění tohoto akčního plánu a předávat místní a regionální poznatky, aby byla zaručena vyvážená a inkluzivní transformace automobilového průmyslu, sledovaly se společné cíle a přebírala se odpovědnost v rámci strategického dialogu o budoucnosti automobilového průmyslu.

V Bruselu dne 3. dubna 2025.

předsedkyně
Evropského výboru regionů
Kata TÜTTŐ