Den Europæiske Unions
Tidende

DA
C-udgaven

C/2025/3166

20.6.2025

Det Europæiske Regionsudvalgs hasteresolution — Styrkelse af den territoriale dimension i gennemførelsen af industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri

(C/2025/3166)

DET EUROPÆISKE REGIONSUDVALG (RU),

DER HENVISER TIL:

- meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri ([1]),

1. glæder sig over Kommissionens bestræbelser på at støtte bilindustriens omstilling til ren mobilitet, digitalisering og øget konkurrenceevne ved at offentliggøre industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri (handlingsplanen);

2. beklager, at der, selv om Det Europæiske Regionsudvalg inddrages i høringsprocessen, ikke tages højde for den territoriale dimension i handlingsplanen, og at de foreslåede foranstaltninger ikke indeholder nogen stedbaserede løsninger;

3. værdsætter, at revisionen af forordningen om fastsættelse af præstationsnormer for personbilers og varevognes CO_2-emissioner gennemføres allerede i 2025, og anerkender, at den målrettede ændring af forordningen kan give bilindustrien fleksibilitet, samtidig med at EU's overordnede klimamål kan forfølges på en pragmatisk måde kombineret med en stærk industripolitik. RU mener dog ikke, at ændringen er tilstrækkelig til at løse krisen i bilindustrien og skabe lovgivningsmæssig sikkerhed;

4. advarer mod hyppige lovgivningsmæssige tilpasninger, der kan kompromittere forudsigeligheden for den europæiske industri og modvirke industriens omstilling. Disse tilpasninger undergraver den europæiske bilindustris konkurrencefordel på det globale marked. RU frygter især, at sådanne ændringer kan bringe forpligtelsen til at elektrificere bilindustrien i fare, så vi ikke når målet om nulemissioner fra nye personbiler og varevogne i 2035. For effektivt at håndtere fremtidige udfordringer er vi nødt til at holde fast i vores aftalte mål med overbevisning og styrke den regionale del af planen;

5. opfordrer Kommissionen til at gå mere gradvist til revisionen af forordningen om præstationsnormer for CO_2-emissioner med fuld teknologineutralitet som et centralt princip — som fremhævet af Kommissionens formand Ursula von der Leyen og fremrykke revisionen af forordningen — og til at fremlægge revisionen så hurtigt som muligt;

6. bemærker ydermere, at der er række teknologiske og markedsrelaterede hindringer for udbredelsen af tunge nulemissions- og lavemissionskøretøjer, og opfordrer Kommissionen til at overveje — ligesom for personbiler og varevogne — at revidere og indføre fleksibilitet i forordningen om fastsættelse af CO_2-emissionsnormerne for tunge køretøjer;

7. advarer om, at lovgivningsmæssige ændringer vil skabe ustabilitet, hindre forudsigelighed og industriel fremgang og dermed stille den europæiske bilindustri konkurrencemæssigt ringere;

8. påpeger, at der mangler en sammenhængende EU-industripolitik for bilindustrien, hvilket også blev understreget i Draghirapporten ([2]), og efterlyser en overordnet europæisk strategi for omstilling af bilindustrien for at bevare denne industri, der er så vigtig for EU's velstand og vækst;

9. opfordrer til konsekvent at støtte lavemissionsfremdriftssystemer, der er baseret på forskellige teknologier. Udover elektromobilitet skal brintmotorer, syntetiske brændstoffer og pluginhybridbiler betragtes som ligeværdige alternativer til at reducere CO_2-emissionerne. En innovationsvenlig regulering bør sikre, at alle teknologier kan videreudvikles på retfærdige vilkår;

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

10. understreger, at den internationale konkurrence sætter EU under et stigende pres til at styrke sin indsats med at udvikle forskellige bæredygtige løsninger i bilindustrien. Udvalget understreger, at der med de geo- og handelspolitiske omvæltninger — primært i det transatlantiske forhold — er et presserende behov for yderligere handling, herunder når det gælder alternative brændstoffer som e-brændstoffer og biobrændstoffer, som vil gøre denne omstilling mulig uden at sætte sektorens konkurrenceevne på spil;

11. glæder sig over anerkendelsen af, at de regioner, der er afhængige af bilindustrien, står over for adskillige udfordringer, sådan som det er skitseret i meddelelsen i forbindelse med offentliggørelsen af midtvejsevalueringen af samhørighedspolitikken ([3]);

12. understreger, at elektrificering af biler og varevogne stadig er den mest effektive måde at opnå CO_2-neutralitet i bilindustrien på, og at det er en vigtig drivkraft for den globale konkurrenceevne.

RU fremhæver, at det er nødvendigt at udvide og forbedre ladeinfrastrukturen for at sikre udbredt, tilgængelig og pålidelig dækning, der opfylder det stigende behov. RU betoner endvidere, at det er vigtigt at gøre ladning mere økonomisk overkommelig på lang sigt for at støtte omstillingen;

13. påpeger, at en vellykket omstilling af bilindustrien, som det fremgår af RU's nylige studie *State of play and future challenges of automotive regions* ([4]), spiller en afgørende rolle for at sikre regionernes tiltrækningskraft på lang sigt;

14. understreger, at det er vigtigt at inddrage de lokale og regionale myndigheder i planlægningen og gennemførelsen af EU-dækkende lade- og optankningsinfrastruktur som et afgørende element i den europæiske bilindustris konkurrenceevne. RU opfordrer derfor partnerskaber mellem offentlige og private sektorer til at skrue op for udviklingen af sådan infrastruktur ved at forenkle godkendelsesprocedurer og skabe finansielle incitamenter, så man sikrer lige adgang og prismæssig overkommelighed;

15. understreger, at det er vigtigt at inddrage og tage højde for de synspunkter og løsninger, som bilregioner og regionale bilindustriklynger har fremlagt, med henblik på at opnå en retfærdig omstilling, og påpeger, at RU har oprettet alliancen af bilproducerende regioner for at give dem en stemme på EU-plan;

16. understreger, at alliancen af bilproducerende regioner i forordningen om fastsættelse af præstationsnormer for personbilers og varevognes CO_2-emissioner anerkendes som en partner for Kommissionen, når det gælder om at kortlægge eventuelle finansieringsmangler med henblik på at sikre en retfærdig omstilling i de regioner, der er hårdest ramt af den grønne og den digitale omstilling;

17. glæder sig over OECD's nylige undersøgelse om fremtiden for bilindustriens værdikæder ([5]), hvori regionernes centrale rolle med at tiltrække udenlandske direkte investeringer og skabe forbindelser til SMV'er, fremhæves. Det påpeges, at bilregioner og regionale bilindustriklynger fremlægger løsninger, der spænder fra social støtte og uddannelsesmuligheder for arbejdstagere til støtte for innovationsøkosystemer og udformning af fremadrettede industri- og mobilitetspolitikker;

18. glæder sig over Kommissionens plan om at oprette en europæisk alliance for opkoblede og selvkørende køretøjer, der skal styrke udvikling og produktion af hardware- og softwarekomponenter til opkoblet og autonom kørsel og på den måde sikre Europas konkurrenceevne og modstandsdygtighed. RU opfordrer Kommissionen til at tage hensyn til det regionale niveaus erfaringer og ønsker i udviklingen af en overordnet lovramme for selvkørende køretøjer;

19. påpeger, at Kommissionen i sin økonomiske briefing »*Mapping the impact of industrial decline on European regions*« ([6]) anerkender, at alliancen af bilproducerende regioner spiller en vigtig rolle, når det gælder om at kortlægge virkningen af industriens nedgang i bilproducerende regioner og relevans i forbindelse med politiske beslutninger om, hvor EU-midlerne skal centreres;

([3]) *A modernised Cohesion policy: The mid-term review. COM(2025) 163 final.*
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions*, RU-studie.
([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages.*
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. understreger, at bilindustrien spiller en afgørende rolle for fremstillingsindustrien i mange medlemsstater, og at den er koncentreret i flere regioner, hvor samling af biler og hele forsyningskæden er vigtig for den økonomiske vækst og skaber job og investeringer i forskning og udvikling. RU fremhæver, at det ikke kun er de regioner, hvor bilerne samles, der påvirkes, men ofte i endnu højere grad de regioner, hvor bilindustriens underleverandørvirksomheder ligger;

21. opfordrer til, at finansieringen til retfærdig omstilling øges i hele EU's næste flerårige budget, især i form af en styrket samhørighedspolitik, der skal tackle de eksisterende regionale forskelle og fremme stedbaserede løsninger, så man sikrer, at støtten skræddersys de specifikke behov i de enkelte regioner, navnlig dem, der er mest berørt af omstillingen til klimaneutralitet;

22. efterlyser yderligere støtte til regionale innovationsøkosystemer, især gennem strategier for intelligent specialisering og målrettede tiltag, der skal fremme interregionalt samarbejde mellem bilregioner i hele værdikæden;

23. opfordrer til at fremme indkøb af lokale materialer for at reducere CO_2-emissionerne og CO_2-fodaftrykket og til at tilskynde til, at økonomiske støtteinstrumenter for virksomheder omfatter evalueringskriterier, der fremmer indkøb fra leverandører i EU;

24. opfordrer ikke blot til, at lovgivningen forenkles, men også til, at kravene til støtte til industrien ændres med henblik på at fremme og øge investeringerne i den europæiske bilindustri;

25. mener, at det er helt afgørende at gennemføre omfattende opkvalificerings- og omskolingsprogrammer for at styrke både den nuværende og den fremtidige arbejdsstyrkes færdigheder og ekspertise. Disse initiativer bør skræddersys til at imødekomme bilindustriens skiftende krav, håndtere manglen på arbejdskraft og tilpasse sig de udfordringer, der er forbundet med en aldrende arbejdsstyrke, også når det gælder sektoren for vedligeholdelse og reparation, som på grund af den teknologiske omstilling risikerer betydelige strukturelle nedskæringer;

26. fremhæver betydningen af forskning og innovation for bilindustriens fremtidige konkurrenceevne. RU efterlyser derfor flere EU-forskningsmidler til både avanceret forskning og grundforskning;

27. opfordrer til, at der skabes en territorial dialog om retfærdig omstilling med udgangspunkt i stærke partnerskaber mellem arbejdsmarkedets parter og offentlige myndigheder på alle forvaltningsniveauer, så man kan skabe stedbaserede løsninger;

28. opfordrer endvidere til at starte en dialog om gennemførelsen med bilregionerne, så der kan skabes en struktureret platform, hvor bilregioner og regionale bilindustriklynger kan udveksle bedste praksis med Kommissionen og bidrage til at gennemføre handlingsplanens foranstaltninger;

29. understreger, at RU med sin alliance af bilproducerende regioner, sin interregionale gruppe om bilindustriens fremtid (CoRAI) og sine forbindelser til arbejdet i Automotive Skills Alliance (ASA) samt den europæiske alliance for regioner, der fremstiller halvledere (European Semiconductors Regions Alliance), er indstillet på at lette drøftelserne med Kommissionen om gennemførelsen af handlingsplanen ved hjælp af lokal og regional viden, der skal sikre en afbalanceret og inklusiv omstilling af bilindustrien, samt på at forfølge fælles mål og skabe medansvar inden for rammerne af den strategiske dialog om fremtiden for den europæiske bilindustri.

Bruxelles, den 3. april 2025.

Kata TÜTTŐ

Formand

for Det Europæiske Regionsudvalg