Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά C

C/2025/3166

20.6.2025

Ψήφισμα σχετικά με την ενίσχυση της εδαφικής διάστασης κατά την εφαρμογή του βιομηχανικού σχεδίου δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία

(C/2025/3166)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ (ΕτΠ),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ:

- την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με το βιομηχανικό σχέδιο δράσης της ΕΕ για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ([1]).

1. Χαιρετίζει τις προσπάθειες που καταβάλλει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να στηρίξει τη μετάβαση του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την καθαρή κινητικότητα, την ψηφιοποίηση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας μέσω της δημοσίευσης του βιομηχανικού σχεδίου δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία (στο εξής: σχέδιο δράσης).

2. Παρά την προσοχή που δόθηκε στη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών κατά τη διαδικασία διαβούλευσης, εκφράζει τη λύπη της για τη μη συμπερίληψη της εδαφικής διάστασης στο σχέδιο δράσης και για την απουσία τοποκεντρικών λύσεων στα προτεινόμενα μέτρα.

3. Αναγνωρίζει το γεγονός ότι η αναθεώρηση του κανονισμού που θέτει πρότυπα για τις επιδόσεις των εκπομπών CO_2 από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά θα πραγματοποιηθεί σύντομα, και δη εντός του 2025. Αναγνωρίζει ότι η στοχευμένη τροποποίηση του κανονισμού θα μπορούσε να προσφέρει ευελιξία στις αυτοκινητοβιομηχανίες και να δώσει παράλληλα ώθηση στους ευρύτερους κλιματικούς στόχους της ΕΕ με πρακτικό τρόπο, σε συνδυασμό με μια στιβαρή βιομηχανική πολιτική. Ωστόσο, θεωρεί ότι η εν λόγω τροποποίηση δεν επαρκεί για να αντιμετωπιστεί η κρίση στον τομέα και να δημιουργηθεί ασφάλεια δικαίου.

4. Προειδοποιεί για το ενδεχόμενο οι συχνές νομοθετικές προσαρμογές να θέσουν σε κίνδυνο την προβλεψιμότητα στη βιομηχανία της ΕΕ και να παρεμποδίσουν τη μετάβασή της. Αυτές οι προσαρμογές ενέχουν τον κίνδυνο υπονόμευσης του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας στην παγκόσμια αγορά. Ειδικότερα, εκφράζει τον φόβο ότι οι μεταβολές αυτές θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο τη δέσμευσή μας για τον εξηλεκτρισμό του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και την επίτευξη μηδενικών εκπομπών από τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά έως το 2035. Για να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι μελλοντικές προκλήσεις, πρέπει να υποστηριχθούν με αποφασιστικότητα οι στόχοι που έχουν συμφωνηθεί και να ενισχυθεί η περιφερειακή διάσταση του σχεδίου.

5. Παροτρύνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υιοθετήσει μια πιο σταδιακή προσέγγιση κατά την επανεξέταση του κανονισμού όσον αφορά τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2, έχοντας ως βασική αρχή την πλήρη τεχνολογική ουδετερότητα, όπως επισημάνθηκε από την πρόεδρο κ. von der Leyen, και να υποβάλει το συντομότερο δυνατόν πρόταση για αναθεώρηση του κανονισμού.

6. Σημειώνει επίσης τους τεχνολογικούς περιορισμούς και τους περιορισμούς της αγοράς που δυσχεραίνουν τη χρήση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, και παροτρύνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εξετάσει, όπως για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, το ενδεχόμενο να γίνει νωρίτερα η αναθεώρηση και να προστεθούν δυνατότητες ευελιξίας στον κανονισμό που καθορίζει πρότυπα εκπομπών CO_2 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

7. Προειδοποιεί ότι οι αλλαγές του κανονιστικού πλαισίου θα δημιουργήσουν αστάθεια, θα παρεμποδίσουν την προβλεψιμότητα και τη βιομηχανική πρόοδο και, ως εκ τούτου, θα θέσουν την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση.

8. Επισημαίνει την έλλειψη συνεκτικής βιομηχανικής πολιτικής της ΕΕ στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως υπογραμμίζεται στην έκθεση Draghi ([2]). Ζητεί τη χάραξη ευρύτερης ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας, ώστε να προστατευθεί αυτός ο οικονομικός τομέας που έχει ζωτική σημασία για την ευημερία και την ανάπτυξη της ΕΕ.

9. Ζητεί τη συνεπή προώθηση των συστημάτων κίνησης χαμηλών εκπομπών, που συνδυάζουν διαφορετικές τεχνολογίες. Εκτός από την ηλεκτροκίνηση, η πρόωση με υδρογόνο, τα συνθετικά καύσιμα και τα υβριδικά με ρευματολήπτη πρέπει να θεωρούνται ισοδύναμες επιλογές για τη μείωση των εκπομπών CO_2. Μια φιλική προς την καινοτομία κανονιστική ρύθμιση θα πρέπει να διασφαλίζει ότι όλες οι τεχνολογίες μπορούν να αναπτυχθούν περαιτέρω υπό δίκαιους όρους.

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

10. Υπογραμμίζει ότι ο διεθνής ανταγωνισμός πιέζει ολοένα και περισσότερο την ΕΕ να ενισχύσει τις προσπάθειες για την ανάπτυξη βιώσιμων λύσεων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας· υπογραμμίζει ότι, δεδομένων των συντελούμενων γεωπολιτικών και εμπορικών ανατροπών, ιδίως στη διατλαντική σχέση, πρέπει επειγόντως να ληφθούν πρόσθετα μέτρα, τα οποία θα συμπεριλάβουν και τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως τα συνθετικά καύσιμα και τα βιοκαύσιμα, γεγονός που θα επιτρέψει την επιτυχία αυτής της μετάβασης χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η ανταγωνιστικότητα του τομέα.

11. Επικροτεί το γεγονός ότι αναγνωρίζονται οι πολλαπλές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι περιφέρειες οι οποίες εξαρτώνται από την αυτοκινητοβιομηχανία, όπως αυτές αποτυπώνονται στην ανακοίνωση σχετικά με τη δημοσίευση της ενδιάμεσης επανεξέτασης της πολιτικής συνοχής ([3]).

12. Τονίζει ότι ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών παραμένει η πλέον αποτελεσματική πορεία προς το ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και βασική κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας.

Τονίζει την ανάγκη επέκτασης και ενίσχυσης των υποδομών φόρτισης, ώστε να διασφαλιστεί ευρεία, προσβάσιμη και αξιόπιστη κάλυψη η οποία θα ανταποκρίνεται στην αυξανόμενη ζήτηση. Υπογραμμίζει ότι είναι σημαντικό η φόρτιση να καταστεί οικονομικά πιο προσιτή μακροπρόθεσμα, ώστε να στηριχθεί αυτή η μετάβαση.

13. Επισημαίνει ότι, όπως προκύπτει από πρόσφατη μελέτη της ΕτΠ με τίτλο «Τρέχουσα κατάσταση και μελλοντικές προκλήσεις των περιφερειών με αυτοκινητοβιομηχανίες» ([4]), η επιτυχής μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης ελκυστικότητας των περιφερειών.

14. Υπογραμμίζει τη σημασία της συμμετοχής των τοπικών και των περιφερειακών αρχών στον σχεδιασμό και τη δημιουργία υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε επίπεδο ΕΕ ως βασικού στοιχείου για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Ως εκ τούτου, ενθαρρύνει τις συμπράξεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξη των εν λόγω υποδομών. Προς τούτο, θα πρέπει να απλουστευθούν οι διαδικασίες αδειοδότησης και να παρασχεθούν οικονομικά κίνητρα, ώστε να διασφαλιστούν κατ' αυτόν τον τρόπο η ισότιμη πρόσβαση και η οικονομική προσιτότητα.

15. Τονίζει τη σημασία της συμμετοχής και της συνεκτίμησης των απόψεων και των λύσεων που προτείνονται από τις περιφέρειες με αυτοκινητοβιομηχανίες και τους περιφερειακούς συνεργατικούς σχηματισμούς της αυτοκινητοβιομηχανίας για να υπάρξει δίκαιη μετάβαση, και υπογραμμίζει ότι η ΕτΠ έχει συστήσει τη Συμμαχία των Περιφερειών με Αυτοκινητοβιομηχανίες (ARA) για να προωθήσει τις απόψεις τους σε επίπεδο ΕΕ.

16. Τονίζει ότι ο κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων εκπομπών CO_2 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά αναγνωρίζει την ARA ως εταίρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην προσπάθεια που καταβάλλεται ώστε να εντοπιστούν χρηματοδοτικές ελλείψεις και να εξασφαλιστεί δίκαιη μετάβαση στις περιφέρειες που επηρεάζονται περισσότερο από την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση.

17. Εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόσφατη μελέτη του ΟΟΣΑ σχετικά με το μέλλον των αξιακών αλυσίδων της αυτοκινητοβιομηχανίας ([5]), στην οποία υπογραμμίζεται ο καίριος ρόλος των περιφερειών στην προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων (ΑΞΕ) και στη σύνδεση των ΑΞΕ με τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, επισημαίνει δε ότι οι περιφέρειες με αυτοκινητοβιομηχανίες και οι περιφερειακοί συνεργατικοί σχηματισμοί της αυτοκινητοβιομηχανίας προσφέρουν απαντήσεις που κυμαίνονται από την κοινωνική στήριξη και τις ευκαιρίες κατάρτισης για τους εργαζομένους έως τη στήριξη οικοσυστημάτων καινοτομίας και τη διαμόρφωση μακρόπνοων πολιτικών για τη βιομηχανία και την κινητικότητα.

18. Επικροτεί το σχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής συμμαχίας για συνδεδεμένα και αυτόνομα οχήματα με σκοπό την επιτάχυνση της ανάπτυξης και της παραγωγής στοιχείων υλισμικού και λογισμικού για τη συνδεδεμένη και αυτόνομη οδήγηση, διασφαλίζοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα και την ανθεκτικότητα της Ευρώπης· καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λάβει υπόψη την εμπειρία και τις ανησυχίες των περιφερειών κατά τη διαδικασία χάραξης ενός ολοκληρωμένου κανονιστικού πλαισίου για τα αυτόνομα οχήματα.

19. Επισημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο έγγραφο θέσεων οικονομικού περιεχομένου σχετικά με την χαρτογράφηση του αντικτύπου της βιομηχανικής παρακμής στις ευρωπαϊκές περιφέρειες ([6]), αναγνωρίζει τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει η Συμμαχία των Περιφερειών με Αυτοκινητοβιομηχανίες για την καταγραφή των επιπτώσεων της βιομηχανικής παρακμής σε όλες τις περιφέρειες με αυτοκινητοβιομηχανίες, καθώς και τη σημασία της συμμαχίας αυτής για τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων πολιτικής σχετικά με το πού πρέπει να επικεντρωθεί η κατανομή των κονδυλίων της ΕΕ.

([3]) Μια εκσυγχρονισμένη πολιτική συνοχής: Η ενδιάμεση επανεξέταση [Σ.τ.Μ.: προσωρινή μετάφραση]. *COM(2025) 163 final.*
([4]) «State of play and future challenges of automotive regions», μελέτη της ΕτΠ.
([5]) Εκθέσεις του ΟΟΣΑ για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και την επιχειρηματικότητα, «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. Τονίζει ότι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας διαδραματίζει καίριο ρόλο για τη μεταποιητική βιομηχανία σε πολλά κράτη μέλη και ότι είναι συγκεντρωμένος σε διάφορες περιφέρειες, όπου η συναρμολόγηση οχημάτων και ολόκληρη η αλυσίδα εφοδιασμού διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την υλοποίηση επενδύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη. Υπογραμμίζει ότι επηρεάζονται όχι μόνον οι περιφέρειες στις οποίες συναρμολογούνται αυτοκίνητα, αλλά συχνά —και σε μεγαλύτερο μάλιστα βαθμό— και οι περιφέρειες που φιλοξενούν εγκαταστάσεις του εφοδιαστικού κλάδου της βιομηχανίας στις οποίες παράγονται εξαρτήματα.

21. Ζητεί να αυξηθεί η χρηματοδότηση για τη δίκαιη μετάβαση στον επόμενο μακροπρόθεσμο προϋπολογισμό της ΕΕ, και κυρίως να ενισχυθεί η πολιτική συνοχής, ώστε να εξαλειφθούν οι υφιστάμενες περιφερειακές ανισότητες και να δοθεί ώθηση σε τοποκεντρικές λύσεις. Με τον τρόπο αυτό, η στήριξη θα είναι προσαρμοσμένη στις ειδικές ανάγκες της κάθε περιφέρειας, ειδικά μάλιστα εκείνων που επηρεάζονται σε μεγαλύτερο βαθμό από τη μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα.

22. Ζητεί να αυξηθεί η στήριξη των περιφερειακών οικοσυστημάτων καινοτομίας κυρίως μέσω στρατηγικών έξυπνης εξειδίκευσης και ειδικών δράσεων που προωθούν τη διαπεριφερειακή συνεργασία μεταξύ των περιφερειών με αυτοκινητοβιομηχανίες κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας.

23. Ζητεί να δοθεί ώθηση στην αγορά εξαρτημάτων τοπικής προέλευσης για τη μείωση των εκπομπών CO_2 και του αποτυπώματος άνθρακα. Επίσης, τα μέσα οικονομικής στήριξης των επιχειρήσεων θα πρέπει να περιλαμβάνουν κριτήρια αξιολόγησης που να προωθούν την αγορά εξαρτημάτων από προμηθευτές εντός της ΕΕ.

24. Ζητεί όχι μόνο την απλούστευση των κανονιστικών ρυθμίσεων, αλλά και την αλλαγή των απαιτήσεων για τις ενισχύσεις στον τομέα, προκειμένου να προωθηθούν και να αυξηθούν οι επενδύσεις στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία.

25. Θεωρεί απαραίτητη την εφαρμογή ολοκληρωμένων προγραμμάτων επανειδίκευσης και αναβάθμισης δεξιοτήτων προκειμένου να ενισχυθούν οι δεξιότητες και η εμπειρογνωσία τόσο του υπάρχοντος όσο και του μελλοντικού εργατικού δυναμικού της αυτοκινητοβιομηχανίας. Οι πρωτοβουλίες αυτές θα πρέπει να σχεδιάζονται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να ανταποκρίνονται στις εξελισσόμενες απαιτήσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας, να εστιάζουν στις ελλείψεις σε εργατικό δυναμικό και να προσαρμόζονται στις προκλήσεις της γήρανσης του εργατικού δυναμικού, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον τομέα της συντήρησης και της επισκευής οχημάτων, ο οποίος, λόγω της τεχνολογικής μετάβασης, κινδυνεύει να υποστεί σημαντική διαρθρωτική συρρίκνωση.

26. Τονίζει τη σημασία της έρευνας και της καινοτομίας για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας· ζητεί, ως εκ τούτου, αύξηση της χρηματοδότησης της έρευνας σε επίπεδο ΕΕ για έρευνα αιχμής και βασική έρευνα.

27. Ζητεί να αναπτυχθεί τοπικός διάλογος για τη δίκαιη μετάβαση με άξονα την ισχυρή συνεργασία μεταξύ κοινωνικών εταίρων και δημόσιων αρχών σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, προκειμένου να βρεθούν τοποκεντρικές λύσεις.

28. Ζητεί να αναπτυχθεί «διάλογος για την εφαρμογή του σχεδίου δράσης με τις περιφέρειες που έχουν αυτοκινητοβιομηχανίες» προκειμένου να δημιουργηθεί ένα οργανωμένο βήμα ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των περιφερειών με αυτοκινητοβιομηχανίες και των περιφερειακών σχηματισμών της αυτοκινητοβιομηχανίας, αφενός, και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφετέρου, με επίκεντρο τις βέλτιστες πρακτικές και τη συμβολή τους στην εφαρμογή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

29. Υπογραμμίζει ότι η ΕτΠ, μέσω της Συμμαχίας Περιφερειών με Αυτοκινητοβιομηχανίες (ARA), της διαπεριφερειακής της ομάδας «Το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας» (CoRAI) και της συνεργασίας τόσο με τη Συμμαχία δεξιοτήτων στην αυτοκινητοβιομηχανία (ASA) όσο και με την ευρωπαϊκή συμμαχία των περιφερειών για τους ημιαγωγούς (ESRA), είναι έτοιμη να διευκολύνει τις ανταλλαγές με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου δράσης, προσφέροντας τις γνώσεις της σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, ώστε η μετάβαση του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας να γίνει με ισορροπημένο τρόπο και χωρίς να αποκλειστεί κανένας, να επιδιωχθούν κοινοί στόχοι και να δημιουργηθεί το αίσθημα της συμμετοχής στο πλαίσιο του στρατηγικού διαλόγου για το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2025.

Η Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών
Kata TÜTTŐ