C/2025/3166

20.6.2025.

Rezolucija o jačanju teritorijalne dimenzije u provedbi Industrijskog akcijskog plana za europski automobilski sektor

(C/2025/3166)

EUROPSKI ODBOR REGIJA (OR),

UZIMAJUĆI U OBZIR:

- Komunikaciju Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor ([1]);

1. pozdravlja nastojanja Europske komisije da podrži prelazak automobilskog sektora na čistu mobilnost, digitalizaciju i veću konkurentnost objavom Industrijskog akcijskog plana za europski automobilski sektor (dalje u tekstu: Akcijski plan);

2. izražava žaljenje zbog toga što, iako je bio uključen u postupak savjetovanja, u Akcijskom planu nije uzeta u obzir teritorijalna dimenzija i predložene mjere ne sadržavaju lokalizirana rješenja;

3. svjestan je činjenice da će se revizija Uredbe o standardnim vrijednostima emisija CO_2 za automobile i kombije provesti već 2025.; uviđa da bi ciljana izmjena Uredbe, u kombinaciji sa snažnom industrijskom politikom, mogla osigurati fleksibilnost automobilske industrije uz istodobno pragmatično ostvarivanje sveobuhvatnih klimatskih ciljeva EU-a; ipak, smatra da ta izmjena neće biti dovoljna za rješavanje krize u sektoru i stvaranje regulatorne sigurnosti;

4. upozorava na problem čestih zakonodavnih prilagodbi kojima se ugrožava predvidljivost za industriju EU-a i ometa industrijska tranzicija. Tim bi se prilagodbama mogla ugroziti konkurentska prednost europske automobilske industrije na globalnom tržištu. Posebno je zabrinut da bi takve promjene mogle ugroziti naš predani rad na elektrifikaciji automobilskog sektora i postizanju nulte stope emisija iz novih automobila i kombija do 2035. Kako bismo se djelotvorno suočili s budućim izazovima, moramo biti odlučni u poštovanju dogovorenih ciljeva i ojačati regionalnu dimenziju plana;

5. poziva Komisiju da zauzme postupniji pristup s potpunom tehnološkom neutralnošću kao temeljnim načelom u reviziji uredbe o utvrđivanju emisijskih normi za CO_2, kako je istaknula predsjednica von der Leyen, te da što prije podnese reviziju te uredbe;

6. također ukazuje na tehnološka i tržišna ograničenja pri uvođenju teških vozila s nultim i niskim emisijama i potiče Komisiju da razmotri, slično kao i za automobile i kombije, raniju reviziju i prilagodbu uredbi o utvrđivanju emisijskih normi za CO_2 za teška vozila;

7. upozorava da će regulatorne promjene stvoriti nestabilnost, otežati predvidljivost i industrijski napredak i time europski automobilski sektor staviti u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju;

8. primjećuje da ne postoji dosljedna industrijska politika EU-a za automobilski sektor, kako je istaknuto u izvješću Marija Draghija ([2]); poziva na donošenje sveobuhvatne europske tranzicijske strategije za automobilsku industriju kako bi se očuvao taj gospodarski sektor, koji je ključan za blagostanje i rast EU-a;

9. poziva na dosljedno promicanje pogonskih metoda s niskom razinom emisija, koje uključuju razne tehnološke pristupe. Osim elektromobilnosti, jednakovrijednim mogućnostima za smanjenje emisija CO_2 trebaju se smatrati i pogon na vodik, sintetička goriva i hibridna vozila na punjenje. Regulativom koja pogoduje inovacijama trebalo bi osigurati da se sve tehnologije mogu dalje razvijati pod pravednim uvjetima;

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

10. ističe da je zbog međunarodnog tržišnog natjecanja EU pod pritiskom da pojača svoja nastojanja da u automobilski sektor uvede održiva rješenja; naglašava da, u kontekstu aktualnih geopolitičkih i trgovinskih promjena, posebice u transatlantskim odnosima, postoji dodatna i hitna potreba za djelovanjem, uključujući uvođenje alternativnih goriva kao što su e-goriva i biogoriva, kojima bi se omogućila uspješna tranzicija bez ugrožavanja konkurentnosti sektora;

11. pozdravlja činjenicu da su prepoznati brojni izazovi s kojima se suočavaju regije koje ovise o automobilskoj industriji, kako je navedeno u komunikaciji o objavi preispitivanja kohezijske politike u sredini programskog razdoblja ([3]);

12. naglašava da je elektrifikacija automobila i kombija i dalje najdjelotvorniji put prema ugljičnoj neutralnosti u automobilskom sektoru i ključan pokretač globalne konkurentnosti.

Naglašava potrebu za proširenjem i poboljšanjem infrastrukture za punjenje kako bi se osigurala široko rasprostranjena, dostupna i pouzdana pokrivenost kojom se zadovoljava sve veća potražnja. Ističe da je važno dugoročno povećati cjenovnu pristupačnost punjenja kako bi se poduprla ta tranzicija;

13. naglašava da, kao što je vidljivo iz nedavne studije OR-a *State of play and future challenges of automotive regions* (Trenutačno stanje i budući izazovi regija s automobilskom industrijom) ([4]), uspješna tranzicija automobilske industrije ima odlučujuću ulogu u osiguravanju dugoročne privlačnosti regija;

14. naglašava važnost uključivanja lokalnih i regionalnih vlasti u planiranje i provedbu infrastrukture za punjenje i opskrbu na razini EU-a kao ključnog elementa za konkurentnost europskog automobilskog sektora. Stoga potiče partnerstva između javnog i privatnog sektora da bi se ubrzao razvoj takve infrastrukture zahvaljujući pojednostavljenom postupku izdavanja dozvola i pružanju financijskih poticaja, čime bi se osigurali pravedan pristup i cjenovna pristupačnost;

15. naglašava da je za postizanje pravedne tranzicije važno uključiti i u obzir uzeti stajališta i rješenja koja predlažu regije s automobilskom industrijom i regionalni automobilski klasteri te ističe da je OR osnovao Savez regija s automobilskom industrijom kako bi promicao njihova stajališta na razini EU-a;

16. naglašava da se u Uredbi o standardnim vrijednostima emisija CO_2 za automobile i kombije Savez regija s automobilskom industrijom prepoznaje kao partner Europske komisije u utvrđivanju mogućih nedostataka u financiranju radi osiguravanja pravedne tranzicije u regijama koje su najviše pogođene zelenom i digitalnom tranzicijom;

17. pozdravlja nedavnu studiju OECD-a o budućnosti automobilskih vrijednosnih lanaca ([5]), u kojoj se ističe ključna uloga regija u privlačenju izravnih stranih ulaganja i veza s MSP-ovima i naglašava da regije s automobilskom industrijom i regionalni automobilski klasteri nude razna rješenja u pogledu socijalne potpore i prilika za osposobljavanje radnika, podupiranja inovacijskih ekosustava i oblikovanja industrijskih politika i politika mobilnosti usmjerenih na budućnost;

18. pozdravlja plan Europske komisije da uspostavi Europski savez za povezana i autonomna vozila kako bi se ubrzali razvoj i proizvodnja hardverskih i softverskih komponenti za povezanu i autonomnu vožnju i time osigurala konkurentnost i otpornost Europe; poziva Europsku komisiju da pri razvoju sveobuhvatnog regulatornog okvira za autonomna vozila uzme u obzir iskustva i bojazni regionalne razine;

19. ističe da se u ekonomskom sažetku Komisije o mapiranju utjecaja slabljenja industrije na europske regije ([6]) prepoznaju važna uloga Saveza automobilskih regija u utvrđivanju učinka slabljenja industrije u regijama s automobilskom industrijom i njegova važnost u utemeljenim političkim odlukama o tome kamo se dodjela sredstava EU-a treba usmjeriti;

([3]) Modernizirana kohezijska politika: preispitivanje u sredini programskog razdoblja. *COM(2025) 163 final*.

([4]) Studija OR-a *State of play and future challenges of automotive regions* (Trenutačno stanje i budući izazovi regija s automobilskom industrijom).

([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages* (Budućnost automobilskog vrijednosnog lanca – posljedice za veze izravnih stranih ulaganja i MSP-ova).

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

20. naglašava da automobilski sektor ima ključnu ulogu u proizvodnoj industriji mnogih država članica i da je on grupiran u nekoliko regija u kojima sastavljanje automobila i cijeli lanac opskrbe imaju ključnu ulogu u gospodarskom rastu jer osiguravaju radna mjesta i ulaganja u istraživanje i razvoj; ističe da učinak nadilazi regije u kojima se automobili sastavljaju i često čak i izrazitije pogađa regije u kojima se nalaze podproizvodna postrojenja automobilske industrije;

21. poziva na povećanje financijskih sredstava za pravednu tranziciju u sljedećem dugoročnom proračunu EU-a, posebice kroz ojačanu kohezijsku politiku s ciljem rješavanja problema postojećih regionalnih razlika i promicanja lokaliziranih rješenja, kako bi se osiguralo da potpora bude prilagođena posebnim potrebama svake regije, posebno onih koje su najviše pogođene prelaskom na klimatsku neutralnost;

22. poziva na daljnju potporu regionalnim inovacijskim ekosustavima, posebice putem strategija pametne specijalizacije i namjenskih mjera za promicanje međuregionalne suradnje među regijama s automobilskom industrijom u cijelom vrijednosnom lancu;

23. poziva na promicanje kupnje komponenti iz lokalnih izvora kako bi se smanjile emisije CO_2 i ugljični otisak, kao i na to da se u instrumente ekonomske potpore za poduzeća uključe evaluacijski kriteriji kojima se promiče kupnja od dobavljača unutar EU-a;

24. poziva ne samo na regulatorno pojednostavljenje nego i na izmjenu zahtjeva u pogledu potpore sektoru kako bi se potaknula i povećala ulaganja u europsku automobilsku industriju;

25. smatra da je ključno provesti sveobuhvatne programe usavršavanja i prekvalifikacije kako bi se ojačale vještine i stručnost postojeće i buduće radne snage u automobilskoj industriji. Te bi inicijative trebalo prilagoditi kako bi se odgovorilo na sve veće zahtjeve automobilske industrije, riješio problem nedostatka radne snage i prilagodilo izazovima koje predstavlja sve starija radna snaga, među ostalim kad je riječ o sektoru održavanja i popravka vozila, koji bi zbog tehnološke tranzicije mogao proći kroz znatna strukturna smanjenja;

26. naglašava važnost istraživanja i razvoja za buduću konkurentnost automobilske industrije; stoga poziva na povećanje financijskih sredstava EU-a za napredna i temeljna istraživanja;

27. poziva na uspostavu teritorijalnog dijaloga o pravednoj tranziciji na temelju snažnih partnerstava između socijalnih partnera i javnih tijela na svim razinama upravljanja s ciljem pronalaženja lokaliziranih rješenja;

28. poziva na pokretanje „dijaloga o provedbi s regijama s automobilskom industrijom" u cilju uspostave strukturirane platforme za te regije i regionalne automobilske klastere u vidu razmjene najboljih praksi s Komisijom i doprinosa provedbi mjera iz Akcijskog plana;

29. naglašava da je OR, sa svojim Savezom regija s automobilskom industrijom, svojom Međuregionalnom skupinom za budućnost automobilske industrije i vezama s radom Saveza za automobilske vještine i Europskog saveza regija s industrijom poluvodiča, spreman na temelju lokalnog i regionalnog znanja olakšati razmjenu mišljenja s Komisijom o provedbi Akcijskog plana kako bi se, u okviru strateškog dijaloga o budućnosti automobilske industrije, osigurala uravnotežena i uključiva tranzicija automobilskog sektora, ostvarili zajednički ciljevi i stvorio osjećaj odgovornosti.

Bruxelles, 3. travnja 2025.

Predsjednica
Europskog odbora regija
Kata TÜTTŐ