C/2025/3166

2025.6.20.

Állásfoglalás: A területi dimenzió erősítése az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv végrehajtása során

(C/2025/3166)

A RÉGIÓK EURÓPAI BIZOTTSÁGA (RB),

TEKINTETTEL

- az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának címzett, „Az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv” című európai bizottsági közleményre ([1]),

1. üdvözli az Európai Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv (a továbbiakban: a cselekvési terv) közzététele révén támogassa a gépjárműipar tiszta mobilitásra, digitalizációra és fokozott versenyképességre való átállását;

2. sajnálja, hogy bár a konzultációs folyamat során a Régiók Európai Bizottsága kifejtette a véleményét, a cselekvési tervben nem vették figyelembe a területi dimenziót, és a javasolt intézkedések nem tartalmaznak helyi alapú megoldásokat;

3. nyugtázza, hogy a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat meghatározó rendelet felülvizsgálatára már 2025-ben sor kerül; elismeri, hogy a rendelet célzott módosítása rugalmasságot biztosíthat a gépjárműipar számára, miközben pragmatikus módon, szilárd iparpolitikával kombinálva követi az EU általános éghajlati célkitűzéseit; ugyanakkor úgy véli, hogy ez a módosítás nem elegendő az ágazat válságának kezeléséhez és a szabályozási biztonság megteremtéséhez;

4. óva int a gyakori jogszabályi kiigazításoktól, amelyek kiszámíthatatlan környezetet teremtenek az uniós ipar számára, és gátolják az ipari átalakulást. Ezek a kiigazítások alááshatják az európai gépjárműipar versenyelőnyét a világpiacon. Attól tart, hogy az ilyen változtatások veszélyeztethetik a gépjárműipar villamosítása, valamint a személygépkocsik és a kisteherautók 2035-re elérendő kibocsátásmentessége melletti elkötelezettségünket. A jövőbeli kihívások tényleges kezeléséhez határozottan követnünk kell a kitűzött céljainkat, és meg kell erősítenünk a terv regionális dimenzióját;

5. arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy fokozatosabb megközelítést alkalmazzon a teljes technológiasemlegesség tekintetében, amely – ahogy azt von der Leyen elnök hangsúlyozta – a szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálatának központi eleme, és minél hamarabb tegyen javaslatot a rendelet felülvizsgálatára;

6. utal emellett a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek elterjedésének technológiai és piaci korlátaira, és sürgeti az Európai Bizottságot, hogy vegye fontolóra – a személygépkocsik és kisteherautók mintájára – a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet korábbi felülvizsgálatát és rugalmassá tételét;

7. figyelmeztet arra, hogy a szabályozási módosítások instabil környezetet eredményeznek, gátolják a kiszámíthatóságot és az ipari fejlődést, és ezáltal versenyhátrányba kényszerítik az európai gépjárműipart;

8. rámutat, hogy az EU nem rendelkezik a gépjárműiparra vonatkozó koherens iparpolitikával, ahogyan azt a Draghi-jelentés ([2]) is kiemeli; átfogó európai átállási stratégiát sürget a gépjárműipar számára, hogy meg lehessen őrizni ezt az EU jóléte és növekedése szempontjából létfontosságú gazdasági ágazatot;

9. szorgalmazza a különféle technológiai megközelítésekre épülő, alacsony kibocsátású erőátviteli rendszerek következetes előmozdítását. Az elektromobilitás mellett a hidrogénmeghajtást, a szintetikus üzemanyagokat és a hálózatról tölthető hibrideket is egyenértékű szén-dioxid-csökkentési lehetőségnek kell tekinteni. Az innovációbarát szabályozásnak biztosítania kell, hogy valamennyi technológia méltányos feltételek mellett továbbfejleszthető legyen;

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

10. hangsúlyozza, hogy a nemzetközi verseny egyre inkább arra kényszeríti az EU-t, hogy fokozza a fenntartható gépjárműipari megoldások kifejlesztésére tett erőfeszítéseit; kiemeli, hogy a geo- és kereskedelempolitikai változások – elsősorban a transzatlanti kapcsolatokban – további és sürgős fellépéseket tesznek szükségessé, egyebek mellett az alternatív üzemanyagok, például az e-üzemanyagok és a bioüzemanyagok területén, amelyek az ágazat versenyképességének veszélyeztetése nélkül teszik lehetővé ezt az átállást;

11. üdvözli, hogy a kohéziós politika félidei felülvizsgálatáról szóló közlemény ([3]) elismeri, hogy a gépjárműipartól függő régiók számos kihívással szembesülnek;

12. hangsúlyozza, hogy a személygépkocsik és a kisteherautók villamosítása továbbra is a leghatékonyabb út a gépjárműipar karbonsemlegességének eléréséhez, továbbá a globális versenyképesség kulcsfontosságú hajtóereje.

Kiemeli, hogy a növekvő igények kielégítéséhez szükséges széles körű, elérhető és megbízható lefedettség elérése érdekében bővíteni és javítani kell a töltőinfrastruktúrát. Rámutat arra, hogy az átmenet támogatásához a töltést hosszú távon megfizethetőbbé kell tenni;

13. rámutat arra, hogy amint azt *a gépjárműipari régiók helyzetéről és jövőbeli kihívásairól* szóló közelmúltbeli RB-tanulmány ([4]) is mutatja, a gépjárműipar sikeres átállása döntő szerepet játszik a régiók hosszú távú vonzerejének biztosításában;

14. hangsúlyozza, hogy a helyi és regionális önkormányzatokat be kell vonni az EU elektromos töltőinfrastruktúrájának és üzemanyagtöltő infrastruktúrájának tervezésébe és megvalósításába, hiszen az az európai gépjárműipar versenyképességének kulcsfontosságú eleme. Ezért ösztönzi a köz- és a magánszféra közötti partnerségeket, hogy fel lehessen gyorsítani az ilyen infrastruktúra fejlesztését az engedélyezési eljárások egyszerűsítésével és pénzügyi ösztönzők nyújtásával, biztosítva ezáltal az egyenlő hozzáférést és a megfizethetőséget;

15. hangsúlyozza, hogy az igazságos átmenet megvalósításába be kell vonni a gépjárműipari régiókat és a regionális gépjárműipari klasztereket, és figyelembe kell venni nézeteiket és az általuk javasolt megoldásokat, és hangsúlyozza, hogy az RB létrehozta a Gépjárműipari Régiók Szövetségét (ARA), hogy uniós szinten támogassa e régiók véleményének figyelembevételét;

16. hangsúlyozza, hogy a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet elismeri, hogy az ARA az Európai Bizottság partnere abban, hogy feltárják a zöld és digitális átállás által leginkább érintett régiókban az igazságos átmenet biztosításához szükséges finanszírozás esetleges hiányosságait;

17. üdvözli a gépjárműipari értéklánc jövőjéről szóló közelmúltbeli OECD-tanulmányt ([5]), amely hangsúlyozza, hogy a régióknak kulcsfontosságú szerepük van a közvetlen külföldi befektetések vonzásában és a kkv-kkal való kapcsolatokban, és rámutat, hogy a gépjárműipari régiók és a regionális gépjárműipari klaszterek a munkavállalók szociális támogatásától és képzési lehetőségeitől az innovációs ökoszisztémák támogatásán át az előretekintő mobilitási és iparpolitikák kialakításáig sokféle megoldást nyújtanak;

18. üdvözli az Európai Bizottság arra irányuló tervét, hogy létrehozza a hálózatba kapcsolt és vezető nélküli járművek európai szövetségét, és ezzel felgyorsítsa a hálózatba kapcsolt és vezető nélküli járművekhez szükséges hardver- és szoftverelemek fejlesztését és gyártását, ezáltal biztosítva Európa versenyképességét és rezilienciáját. Kéri az Európai Bizottságot, hogy a vezető nélküli járművekre vonatkozó átfogó szabályozási keret kidolgozása során vegye figyelembe a regionális szintű tapasztalatokat és aggályokat;

19. rámutat, hogy az Európai Bizottság „Az ipari hanyatlás európai régiókra gyakorolt hatásának vizsgálata” című dokumentuma ([6]) elismeri a Gépjárműipari Régiók Szövetsége fontos szerepét az ipari hanyatlás gépjárműipari régiókra gyakorolt hatásának vizsgálatában, valamint hogy mindez fontos a megalapozott szakpolitikai döntéshozatal szempontjából azzal kapcsolatban, hogy mely területekre irányuljanak az uniós források;

([3]) *A modernised Cohesion policy: The mid-term review. COM(2025) 163 final.*
([4]) RB-tanulmány: *State of play and future challenges of automotive regions.*
([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. hangsúlyozza, hogy a gépjárműipar sok tagállamban kulcsszerepet játszik a feldolgozóiparban, valamint hogy az számos régió köré szerveződik, amelyekben az autók összeszerelése és az egész ellátási lánc kulcsfontosságú a gazdasági növekedés szempontjából, mivel az munkahelyeket teremt és K+F-beruházásokat vonz; kiemeli, hogy a hatás túlmutat azokon a régiókon, ahol az autókat összeszerelik, és gyakran még nagyobb mértékben érinti azokat a régiókat, ahol a gépjárműipari beszállító ágazat alkatrészgyártó létesítményei találhatók;

21. kéri, hogy az EU következő hosszú távú költségvetésében növeljék az igazságos átmenet finanszírozását, különösen a kohéziós politika megerősítése révén, kezelve a meglévő regionális egyenlőtlenségeket és előmozdítva a helyi alapú megoldásokat, így biztosítva, hogy a támogatás az egyes régiók sajátos szükségleteihez igazodjon, különösen azokéhoz, amelyeket a leginkább érinti a klímasemlegességre való átállás;

22. kéri a regionális innovációs ökoszisztémák további támogatását, különösen intelligens szakosodási stratégiák és a gépjárműipari régiók közötti, az egész értékláncra kiterjedő interregionális együttműködés előmozdítására irányuló célzott intézkedések révén;

23. a szén-dioxid-kibocsátás és a szénlábnyom csökkentése érdekében kéri a helyben előállított alkatrészek vásárlásának támogatását, valamint annak ösztönzését, hogy a vállalkozásokat célzó gazdasági támogatási eszközök olyan elbírálási kritériumokat tartalmazzanak, amelyek elősegítik az EU-n belüli beszállítóktól történő beszerzést;

24. a szabályozás egyszerűsítése mellett szorgalmazza az ágazatnak nyújtott támogatásokra vonatkozó követelmények módosítását is, hogy ösztönözni és növelni lehessen az európai gépjárműipari beruházásokat;

25. a jelenlegi és a jövőbeli gépjárműipari munkaerő készségeinek és szakértelmének megerősítése érdekében elengedhetetlennek tartja átfogó továbbképzési és átképzési programok végrehajtását. Ezeket a kezdeményezéseket úgy kell kialakítani, hogy megfeleljenek a gépjárműipar változó igényeinek, kezeljék a munkaerőhiányt, és alkalmazkodjanak az munkaerő idősödése által támasztott kihívásokhoz, továbbá figyelembe vegyék a járműkarbantartási és -javítási ágazatot, amely a technológiai átállás következtében jelentős strukturális leépítésnek lehet kitéve;

26. hangsúlyozza a kutatás és a fejlesztés jelentőségét a gépjárműipar jövőbeli versenyképessége szempontjából. Ezért kéri a csúcskutatás és az alapkutatás uniós szintű finanszírozásának növelését;

27. kéri, hogy indítsanak területi párbeszédet az igazságos átmenetről. E párbeszédnek a szociális partnerek és a különböző szintű hatóságok közötti erős partnerségen kell alapulnia, célja pedig a helyi alapú megoldások keresése;

28. kéri, hogy indítsanak „végrehajtásról folytatott párbeszédet a gépjárműipari régiókkal”, hogy ezzel létrehozzanak egy strukturált platformot a gépjárműipari régiók és a regionális gépjárműipari klaszterek számára, hogy eszmecserét folytassanak az Európai Bizottsággal a bevált gyakorlatokról, és hozzájáruljanak a cselekvési terv intézkedéseinek végrehajtásához;

29. hangsúlyozza, hogy az RB – a Gépjárműipari Régiók Szövetsége (ARA) és „A gépjárműipar jövője” régióközi csoport (CoRAI) segítségével, illetve a Gépjárműipari Szakképzés-fejlesztési Szövetségnek (ASA) és a Félvezetőket Gyártó Régiók Európai Szövetségének (ESRA) munkájával való kapcsolatok révén – készen áll arra, hogy helyi és regionális ismeretekkel megkönnyítse az Európai Bizottsággal folytatott eszmecserét a cselekvési terv végrehajtásáról azzal a céllal, hogy így biztosított legyen a gépjárműipar kiegyensúlyozott és inkluzív átalakulása, valamint hogy a gépjárműipar jövőjéről szóló stratégiai párbeszéd keretében közös célkitűzések megvalósítására és egy fajta felelősségvállalás megteremtésére lehessen törekedni.

Brüsszel, 2025. április 3.

a Régiók Európai Bizottsága
elnöke
TÜTTŐ Kata